



Porsche Cayenne **CARA A CARA** **BMW X5**

¡LOS PROBAMOS EN CIRCUITO!

Dos conceptos distintos: PHEV contra MHEV, V6 contra V8



LOS 30 COCHES MÁS BARATOS

que puedes comprar



5
OPCIONES
DE CADA
SEGMENTO

PRUEBAS

¡LOS PRIMEROS EN PROBARLOS!

XIAOMI SU7



MG
CYBERSTER



FUERA DE SERIE

¡Una colección al rojo vivo!



PRÁCTICO

¿Problemas con la **cadena** de distribución?

PRÁCTICO La cara negra de los radares de la DGT





PEUGEOT

NUEVO 3008

HYBRID



IMPULSA TUS EMOCIONES

- 50% de conducción eléctrica en ciudad
- Nuevo i-Cockpit con pantalla panorámica de 21"

Gama 3008 Hybrid: Consumo de carburante WLTP combinado de la versión básica sin opciones (l/100km) 5,5. Emisiones de CO₂ WLTP (gr/km) 123 en ciclo combinado. Más información en <https://www.peugeot.es/wltp.html>

Redactor jefe
ENRIQUE TRILLO



Quiero que te des cuenta de lo cercanos que llegamos a estar de los creadores de los coches"

DE CUANDO CONOCÍ A UNO DE LOS GRANDES DEL SECTOR

Mira que llevo años en esto y todavía no había coincidido con uno de los grandes diseñadores españoles de coches, Alejandro Mesonero-Romanos. El madrileño es el actual jefe de diseño de Alfa Romeo y he tenido oportunidad de charlar largo y tendido con él durante la presentación del Alfa Romeo Junior, cuya prueba puedes leer en la página 40.

Ha sido una conversación distendida, con confesiones *off the record*, en la que hemos intercambiado opiniones sobre diseño, por supuesto, pero también sobre el estado actual del sector de los coches, electrificación, su pasado en Seat y el Grupo Renault...

Dos madrileños en Italia tratando de averiguar hacia dónde va el futuro de los coches. Suena casi novelesco. Por desgracia, no puedo desvelar algunas cosas que me ha contado y que me han hecho entender por dónde han ido los tiros en según qué marcas.

Me quedo con su cercanía y su transparencia. Es una persona que va de cara y eso me encanta. Por eso no he dudado en confesarle que el Junior no me parece un coche de diseño redondo, como sí me lo pareció el Formentor, que también dibujó él mismo. Ha aceptado la crítica con deportividad y me ha respondido con argumentos que me han hecho reconsiderar un poco mi postura.

Es un caballero, un señor de la cabeza a los pies. Hablando claro, un *crack*. Desde hoy, me confieso un poco más seguidor suyo que antes. Y con este encuentro, que me parecía interesante contar, quiero que te des cuenta de lo cercanos que llegamos a estar de los creadores de los coches.

En otro orden de cosas, en este número te invito a leer la guía de compra con los coches más baratos del mercado y el reportaje sobre los radares. ¡Felices vacaciones!

LOS COCHES DAN LIBERTAD DE MOVIMIENTOS A DOS MODELOS QUE HAN PASADO POR MIS MANOS EL ÚLTIMO MES



Toyota Yaris Cross Híbrido 130

Este es uno de los SUV urbanos con mecánica híbrida más accesibles del mercado. Por diseño (especialmente en la versión GR Sport) y, sobre todo, eficiencia es muy recomendable.



Skoda Scala 1.5 TSI

Un coche discreto y cumplidor. Quizás no sea el que tenga el diseño más llamativo, pero es amplio, cómodo y práctico como el que más. Con este motor tiene un empuje notable y su precio es razonable.

FOTOS: AUTO BILD, FABRICANTE

3 millones

de vehículos no tienen la ITV en vigor en España. De ellos, más de 1,4 millones son turismos, 759.000 son motocicletas y 907.000 engloban diversas categorías como furgonetas, camiones, ciclomotores y otros, según un estudio de Informes Mecánicos.



CURIOSO: Fiat Topolino de Castagna Milano

El especialista en conversiones Castagna Milano ha presentado su último proyecto basado en el Fiat Topolino y el resultado es muy llamativo, gracias a su peculiar diseño, que incluye capota de lona extraíble y una sección trasera alargada opcional con una cubierta estilo yate. ¿Su precio? Desde 25.000 euros.

SOLIDARIO: Porsche dona casi 1 millón de euros

Los tres 963 inscritos por Porsche en la última edición de las 24 Horas de Le Mans dieron un total de 833 vueltas. Por cada vuelta completada, la marca alemana había decidido donar 750 euros para ayudar a niños enfermos, como parte de su iniciativa "Racing for Charity". La suma lograda fue de 624.750 euros. Pero, finalmente la aumentaron la cifra a 911.000 euros.



* Las opiniones expresadas en este artículo son las del autor y no tienen por qué coincidir necesariamente o exactamente con la posición de Axel Springer o de Auto Bild

CONTACTA

Auto.es www.autobild.es

@AutoBildSpain

Auto Bild España

@autobildspain

AutoBild Es

@autobildspain



9

En lo que a la competición se refiere, Fernando Alonso no va a recordar especialmente este año 2024, pero sí que guardará en un rinconcito especial de su memoria este Aston Martin Valiant que los británicos han creado a su imagen y semejanza.

NOVEDADES

Te presentamos **los lanzamientos del mes**, como el nuevo Audi RS Q8 o el Aston Martin Valiant hecho a la medida de Fernando Alonso... **8**

ACTUALIDAD

NOTICIAS Te contamos los detalles de la prórroga del Plan Moves III y mucho más **18**

MERCADO Estancamiento en las ventas de coches en el último mes..... **22**

PRUEBAS

GUÍA DE COMPRA Si tu presupuesto para cambiar de coche es ajustado, tranquilo. Aquí tienes **los más baratos del mercado** **24**

PRIMER CONTACTO **Xiaomi SU7**: somos los primeros en conducir el coche de la empresa tecnológica **32**

PRIMER CONTACTO **Audi Q6** **36**

PRIMER CONTACTO **Cupra Formentor** **38**

PRIMER CONTACTO **Alfa Romeo Junior**: el nuevo SUV pequeño italiano **40**

PRIMER CONTACTO **Toyota GR Yaris** **42**

PRIMER CONTACTO **Kia Sorento** **44**

PRIMER CONTACTO **Skoda Elroq**: lo robamos en su fase de desarrollo **46**

PRIMER CONTACTO **MG Cyberster**: ¿un 'roadster' eléctrico tiene sentido? **48**

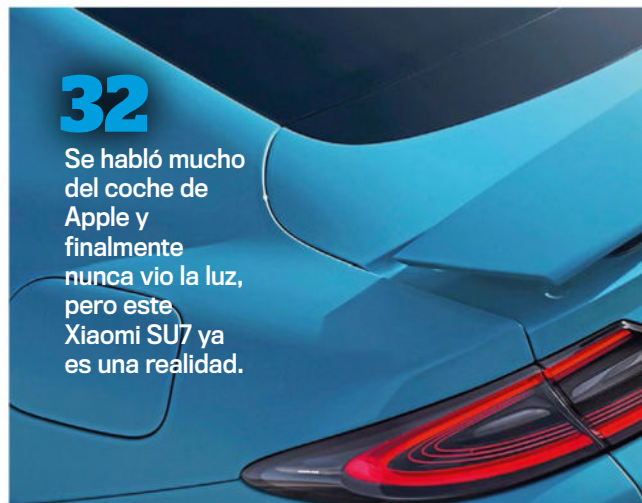
PRIMER CONTACTO **Porsche 911** **52**

PRIMER CONTACTO **Mitsubishi ASX** **54**

PRIMER CONTACTO **Ford Explorer** **56**

32

Se habló mucho del coche de Apple y finalmente nunca vio la luz, pero este **Xiaomi SU7** ya es una realidad.



BMW X5 y Porsche Cayenne, dos conceptos muy distintos, pero que enamoran por su afinada respuesta dinámica"

Alex Bernt,
AUTO BILD

66

Un enfrentamiento entre dos SUV que se debaten entre la eficiencia y la deportividad. ¿Cuál de los dos será el ganador?





COCHES EN ESTE NÚMERO

Alfa Romeo Junior
40

Aston Martin
Valiant
9

Audi Q6, Q7, Q8
36, 58, 8

Bentley
Continental
11

BMW M5, X5
10, 66

Citroen C3
Aircross
10

Cupra Formentor
38

DFSK E5
11

Ferrari
90

Fiat Grande Panda
14

Ford Explorer
56

Hyundai Inster
15

Kia Sorento
44

Land Rover
Defender Octa
16

Mercedes GLC
60

MG Cyberster
48

Mitsubishi ASX
54

Peugeot 2008
17

Porsche 911
52, 86

Porsche Cayenne
66

Skoda Elroq,
Kamiq
46, 64

Toyota GR Yaris
42

VW Passat
62

Xiaomi SU7
34

TEST Audi Q7	58
TEST Mercedes GLC 200 Coupé	60
TEST VW Passat 1.5 eTSI 150	62
TEST Skoda Kamiq 1.5 TSI 150	64
CARA A CARA BMW X5 M60i vs Porsche Cayenne S E-Hybrid.....	66

REPORTAJE

El verano es el momento idóneo para conocer **todo sobre los radares**: tecnología, tipología, sanciones y más 74

PRÁCTICO

En principio, la **cadena de distribución** no falla, pero deberías saber algunos detalles ... 78

78

Si te compras un coche con cadena de distribución para olvidarte del mantenimiento, tenemos una mala noticia: te estás equivocando.



86

Porsche y Turbo, dos conceptos cuyos orígenes deben ser recordados como merecen.



SEGUNDA MANO

Mercedes Clase C Cabrio: ¿un coche idóneo para comprar usado? 82

CLÁSICOS

Han pasado 50 años de los primeros Porsche Turbo y lo celebramos de manera especial ... 86

FUERA DE SERIE

Una colección de coches de ensueño 90

RINCÓN DEL LECTOR

Tus comentarios en nuestras redes sociales, tus cartas y tus preguntas 96

PRÓXIMO NÚMERO

Un aperitivo de lo que estamos preparando para el mes que viene 98



90

Ni la propia Ferrari tiene coches tan exclusivos en su museo como los que conserva este coleccionista.

¡BUGATTI ESTÁ

La nueva creación de **Bugatti** se llama **Tourbillon** y llega al mercado para demostrar que un hiperdeportivo de hoy en día sigue siendo igual (o más) de apasionante si va unido a un motor (en este caso ¡litres!!) eléctrico.

| Texto Enrique Trillo | Fotos Fabricante |

Motor de combustión en posición trasera central con 1.000 CV, al que se suman tres motores eléctricos (dos en el eje delantero y uno en el trasero; los tres de 340 CV). La potencia total de asciende a 1.800 CV.



Los mandos digitales en el volante, lejos de ayudar, te lo ponían más difícil

El cuidado exquisito de cada detalle, como este pedalier tan finamente rematado, habla muy a favor de este nuevo deportivo de los de Molsheim (Francia).



Ya no monta un motor W16 como el Chiron, sino un V16, como se aprecia en la tapa de balancines. Eso sí, con más cilindrada y atmosférico: 8,3 litros (antes 8,0 turbo).



ENCHUFADA!

Bugatti dice que este modelo es más aerodinámico que su predecesor, porque tiene menor superficie frontal. También se ha reducido la altura, porque los asientos van más bajos.



El chasis es, como en el Chiron, un monocasco fabricado en fibra de carbono e integra la batería de 25 kWh detrás de los asientos.



Cuando las puertas de apertura tipo tijera se abren, dan paso a un interior protagonizado por el volante con una instrumentación de relojes analógicos en los que se ve el mecanismo tipo tourbillon que da nombre a este modelo.



▲ Al ser un híbrido enchufable, puede moverse de forma 100% eléctrica durante 60 km, aunque la eficiencia no es lo que más preocupa ni a Bugatti ni a sus posibles compradores...

HAN PASADO YA OCHO AÑOS DESDE QUE EL CHIRON VIO LA LUZ y Bugatti no ha esperado más para dar el paso hacia la electrificación. Como era de esperar no se han conformado fácilmente y a sus típicos diseños de carrocería tan aerodinámicos han sumados nada menos que tres motores eléctricos para crear su primer híbrido enchufable, así como un interior que explica el nombre que le han dado a su nueva máquina.

Es un poquito más grande que su predecesor. Mide 4,67 m, pero lo interesante está en su mecánica, ya que deja atrás el W16 y apuesta ahora por un V16 atmosférico en lugar de turbo, con 1.000 CV, al que se suman dos mo-

tors eléctricos delante y uno detrás, que suman 800 CV. Por tanto, se alcanza un total de 1.800 CV. La tracción sigue siendo integral, aunque ahora monta un cambio de doble embrague con ocho velocidades (antes tenía siete). Y lo sorprendente es que, a pesar de sumar toda la parte eléctrica, el peso total es inferior al del Chiron: 1.995 kg. (-1 kg)

Sus prestaciones son una salvajada: de 0 a 100 km/h en 2 segundos, menos de 5 segundos para pasar de 0 a 200 y alcanza una velocidad máxima de 445 km/h.

Bugatti solo va a fabricar 250 unidades que irá entregando a partir de 2026. Su precio es de 3,8 millones de euros antes de impuestos. ➔

MÁS RADICAL

El **AUDI RS Q8** se actualiza con una serie de novedades estéticas interesantes, pero también con unas mejores capacidades, que vienen representadas por la versión Performance. Con 40 CV más, se trata de la variante más extrema del SUV alemán.



El interior mantiene sus claves, con toques deportivos que diferencian a estas versiones.



ASTON MARTIN VALIANT

Por encargo de Alonso

Solo 38 unidades se fabricarán del Valiant, una versión más radical del Aston Martin Valour creada en base a la petición expresa del piloto de Fórmula 1 Fernando Alonso y en colaboración con el departamento Q de personalización de la firma británica. Como el Valour, se trata de un deportivo musculoso y de líneas angulosas, pero presenta cambios como una parrilla mayor, un nuevo splitter y unas llantas de 21" cubiertas por 'aerodiscs' de carbono. En el interior muestra una jaula antivuelco, asientos Recaro Podium y una llamativa palanca de cambios. Esto es así porque el Valiant monta una caja de cambios

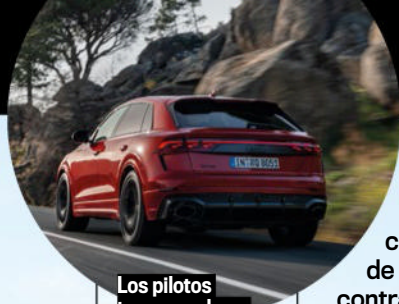
manual de seis velocidades, la cual sirve para gestionar la potencia del motor V12 biturbo de 5,2 litros situado bajo el capó. En total, se trata de 745 CV y 753 Nm de par que se envían al eje trasero y que prometen unas prestaciones espectaculares, aunque no se han desvelado detalles de su aceleración o velocidad máxima. En cualquier caso, esto solo lo experimentarán los 38 afortunados que tengan este modelo en su garaje, los cuales ya tienen nombre y apellido, ya que se han vendido todas las unidades antes de que el mundo conociera este modelo. Cada una de ellas ha costado más de dos millones de euros.

Los faros circulares recuerdan al Valour, pero la parrilla destaca por ser más grande.



◀ Los asientos se enfocan en la ligereza y parecen sacados directamente de la competición.

El SUV alemán se ha actualizado con una mayor dosis de deportividad y una nueva versión más prestacional denominada RS Q8 Performance. De entrada, el exterior se caracteriza por un nuevo faldón delantero y una parrilla actualizada, así como por unas salidas de escape ovaladas, un difusor posterior dividido y un 'splitter' delantero en gris mate o negro brillante. Además, se añaden nuevas llantas de 23", nuevos colores de carrocería y faros Matrix LED de serie, con pilotos traseros



Los pilotos traseros ahora son OLED con cinco firmas digitales.

▼ Las llantas de 23" son de serie en el Performance y opcionales en el RS Q8 'convencional'.

que suman ahora tecnología OLED. Por otro lado, el interior cuenta con tres paquetes de diseño con costuras en contraste y molduras en materiales como la madera o el aluminio cepillado. Sin embargo, lo mejor está en la mecánica, con un motor V8 biturbo asociado a un cambio automático Tiptronic de ocho velocidades que rinde 600 CV y 800 Nm de par en el RS Q8, pero que llega a 640 CV y 850 Nm en el Performance. Así, esta última variante es capaz de firmar un paso de 0 a 100 km/h

en solo 3,6 segundos y tarda 12,7 segundos en alcanzar los 200 km/h. Además, a todo esto se suman elementos diversos que rebosan deportividad. Por ejemplo, se ha agregado un sistema de escape aligerado y mejorado. Por supuesto, también están presentes la tracción integral quattro, el diferencial central mecánico, los frenos ventilados o la suspensión neumática deportiva adaptativa (de serie en ambos modelos). ¿Su precio? Desde 168.335 euros el RS Q8 y 187.615 euros la versión Performance.

Con 640 CV, el RS Q8 es el SUV más potente de la historia de Audi. Un auténtico cóctel de emociones con firma RS"

Sergio Ríos, redactor



Los toques exteriores en gris mate son propios de la versión más prestacional.



El volante no es como el de los Aston más nuevos y destaca por la ausencia de botones.



◀ El mecanismo de la palanca de cambios está descubierto para mostrar todo su funcionamiento.





CITROËN C3 AIRCROSS

Hasta siete plazas a precio reducido

Con 4,39 metros de largo y hasta siete plazas en su interior, Citroën refuerza su apuesta entre los B-SUV con el C3 Aircross. Parte de 18.990 euros y se trata de uno de los coches de siete plazas más baratos del mercado, lo que le permitirá competir con modelos como el Dacia Jogger.

En este caso, nos encontramos un modelo que recuerda en su aspecto al C3 convencional, con una silueta cuadrada y elementos como los faros en forma de 'C'. También aprende de su hermano pequeño en el interior, que sigue el concepto C-Zen-Lounge y cuenta con un 'Head-Up Display', un volante achatado y una pantalla central de 10,25" para el infoentretenimiento, así como con los asientos Advanced Comfort. En lo que respecta a

los motores, llega con distintas variantes mecánicas: una versión de gasolina de 100 CV, una híbrida de 48V con 136 CV y otra configuración 100% eléctrica de 113 CV, con más de 300 km de autonomía. El año que viene, eso sí, se espera otra alternativa BEV que supere los 400 km.



▲ Las plazas más atrasadas no son especialmente amplias, pero pueden ser más que adecuadas para niños.

El 'Head-Up Display' hace de cuadro de instrumentos y la pantalla central muestra todo lo demás.

BMW M5

Más potente y electrificado

El primer M5 electrificado está aquí. La nueva generación de la berlina deportiva alemana mantiene el motor V8 biturbo, pero ahora lo acompaña de un propulsor eléctrico y una batería de 18,6 kWh. El resultado es una potencia de 727 CV y una autonomía eléctrica de 69 km, pero también un peso de nada menos que 2.435 kg. En cualquier caso, BMW afirma que el nuevo M5 es capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y de alcanzar 305 km/h de velocidad máxima con el M Driver's Package opcional (sin él, está limitado a 250 km/h). Sin duda, grandes prestaciones que también se han logrado mediante elementos como la tracción total M xDrive, la suspensión adaptativa y una mayor rigidez estructural. Un despliegue de ingeniería que parte en España de 161.000 euros.



Al contrario que Mercedes, BMW no abandona el V8.



▲ El interior recibe toques deportivos incluso en la interfaz de las pantallas.



El paragolpes frontal más musculoso es una de las señas de identidad de esta configuración.



▲ Los faros son matriciales, con 120 LED incorporados.



▲ Los asientos Wellness ofrecen infinidad de ajustes.



Como en el C3, el frontal presenta formas cuadradas, faros en forma de 'C' y el nuevo logo de la firma.



El maletero ofrece 460 litros con cinco asientos y hasta 1.600 litros al plegar las butacas de la segunda fila.



El GTC descapotable abre su capota en 19 segundos a 48 km/h.

BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

Más rápido que nunca

Llegan importantes novedades al Bentley Continental GT Speed. La principal es un nuevo sistema híbrido enchufable que combina un motor V8 twin-turbo y un propulsor eléctrico para rendir nada menos que 782 CV y 1.000 Nm de par. La firma asegura que este GT de lujo es capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y alcanza 335 km/h de velocidad máxima, con una autonomía eléctrica de 81 km. Además de esto, se han realizado retoques estéticos en apartados como la firma lumínica LED matricial o los paragolpes, mientras que el interior presenta un sistema de infoentretenimiento actualizado.

DFSK E5

¿Un buen híbrido enchufable familiar?

Un SUV PHEV con hasta 87 km de autonomía eléctrica y siete plazas. Así es el E5, el nuevo todocamino de la firma china DFSK que llega con una mecánica de 176 CV e interesantes cualidades. En el exterior destaca su gran parrilla, los faros LED y las llantas de 19", mientras que dentro presenta un cuadro de instrumentos de 7", una pantalla central de 12,3" y

Mide 4,76 metros de largo y competirá con coches como el Peugeot 5008.



elementos como un sistema de audio de hasta 12 altavoces. Se puede recargar en cuatro horas en CA a 6,6 kW y tiene funciones como la 'Vehicle to Load', que permite suministrar energía a varios dispositivos. Llegará en el último trimestre de 2024 con un precio que no se ha concretado. Como referencia, en Italia parte de 38.988 euros.



▲ El interior busca ofrecer una sensación de lujo, especialmente con los materiales.



▲ La mecánica se asocia a un cambio CVT y la autonomía eléctrica es de 87 km.

FIAT GRANDE PANDA

Vuelta a los orígenes

Con un estilo inspirado en el Panda original de los años 80 y levantado sobre la plataforma Smart Car de Stellantis, Fiat ha concebido el Grande Panda, un SUV urbano de 3,99 metros de largo. Su interior no se ha desvelado aún, pero su exterior recuerda al utilitario original de hace cuatro décadas, así como a la serie de prototipos que la firma presentó hace meses y que adelantaban el futuro de uno de sus coches más icónicos. En esta ocasión, encontramos un SUV de formas angulosas y que destaca por detalles de diseño como sus faros de estilo pixelado y la inscripción 'Panda' en relieve en los laterales. Además, se trata de un coche que buscará atraer a todo tipo de público, gracias a una gama mecánica que contará con una versión híbrida y otra 100% eléctrica. No se conocen sus detalles, pero es posible que la versión eléctrica sea la misma del Citroën ë-C3, con 113 CV y 320 km de autonomía.

► Detrás también hay influencia del Panda original, con los faros rectangulares verticales y una moldura negra que aporta un cierto toque retro.

► El carácter 'crossover' es evidente en el lateral, con la altura y las protecciones de los pasos de rueda.

▼ A pesar de compartir plataforma con el Citroën C3, el Grande Panda presenta una apariencia muy reconocible.



HYUNDAI INSTER

Pequeño gran urbano

El terreno de los coches eléctricos baratos tiene un nuevo competidor. Se llama Hyundai Inster, mide 3,82 metros de largo y se trata esencialmente de la versión de baterías del Hyundai Casper. Con una batalla de 2,58 metros, cuenta con capacidad para cuatro ocupantes y 280 litros de maletero, así como con un estilo inconfundible. Por fuera, son llamativos detalles como los faros circulares del frontal y la trasera, así como una gama de llantas de entre 15" y 17". Por otra parte, el habitáculo apuesta por los colores claros y por una combinación de mandos físicos y táctiles en la pantalla central de 10,25", que es el mismo tamaño que presenta el cuadro de instrumentos. Por supuesto, como opciones, hay conectividad con Apple CarPlay

y Android Auto, así como elementos como el sistema Hyundai Digital Key 2 Touch de acceso y el techo solar. El Inster estará a la venta desde unos 25.000 euros con una versión de 97 CV y más de 300 km de autonomía, así como con una de 115 CV y 355 km de autonomía.

➤ El puerto de carga está en el frontal, oculto en la moldura negra del paragolpes.

▼ El interior tiene un aspecto convencional, pero práctico y correcto.

Los paragolpes definidos y en tonos aportan un cierto toque crossover al conjunto.



Su batalla y la altura de su techo buscan ayudar a ofrecer el mayor espacio en el interior.



Los asientos traseros se pueden deslizar y plegar para lograr 1.059 litros de maletero.



PAGANI HUAYRA EPITOME

Una obra de arte con cambio manual

El Pagani Huayra ya se despidió, pero todavía recibe ediciones especiales tan llamativas como la que acompaña a estas líneas. Se llama Epitome y es un modelo único creado por la división 'Grandi Complicazioni' de la marca. Se caracteriza por unos paragolpes específicos y mejoras aerodinámicas en los pasos de rueda y en un generoso

alerón. En el interior sigue el estilo propio del fabricante, pero en este caso con la presencia de una palanca de cambios, ya que se ha instalado una caja manual de siete velocidades que maneja los 864 CV y 1.100 Nm de par del motor V12 biturbo de 6,0 litros. Una combinación espectacular de precio desconocido, creada para su misterioso propietario.



◀ Sin duda, la palanca es lo que más llama la atención del interior.

► Los detalles dorados se encuentran por toda la carrocería.



◀ Los neumáticos son de 33 pulgadas y son los más grandes montados en un Defender.

El ángulo de ataque es de 40,29; el de salida, de 42,8. El ventral es de 29 grados.



LAND ROVER DEFENDER OCTA

Listo para la aventura todoterreno

Basado en el Defender 110, Land Rover ha lanzado el OCTA, que se sitúa como la configuración más capaz de este modelo. Se mueve con un motor V8 biturbo con hibridación ligera de 635 CV y 750 Nm y recibe una serie de elementos que garantizan su buen rendimiento: su chasis se ha revisado y se ha agregado la suspensión 6D Dynamics, se ha aumentado la altura, la anchura de los pasos de rueda e incorporado paragolpes que mejoran sus ángulos de entrada y salida. Con esto y con una capacidad de vadeo de un metro, promete ser capaz de hacerle frente a casi cualquier terreno.

NYOBOLT EV

Campeón de las recargas

Los tiempos de recarga de los coches eléctricos son uno de sus mayores inconvenientes y el Nyobolt EV Prototype busca acabar con ellos. Firma 250 km de autonomía y es capaz de pasar del 10 al 80% de capacidad de la batería en poco más de cuatro minutos y medio. Además, con un peso de 1.247 kg, también promete un buen rendimiento, ya que hablamos de un deportivo. Todo esto es posible gracias a una batería de 35 kWh, que es capaz de soportar más de 4.000 ciclos de carga rápida con descarga completa sin bajar del 80% de su capacidad. Sin duda, rasgos interesantes para un coche que tiene prevista su producción para 2025/2026.



Es 10 cm más ancho y 15 cm más largo que un Elise convencional.



◀ El diseño es el propio del Huayra, pero destaca por una mayor agresividad.

▼ El alerón es sencillo y fijo, pero cuenta con un tamaño realmente llamativo.



RIMAC VERNE

El primer robotaxi de Rimac

El enfoque de Rimac son los hiperdeportivos, pero esto es diferente. Se llama Verne y es un robotaxi autónomo que estará operativo en 2026. De entrada, el aspecto ya es llamativo, pero más lo es su interior, donde no encontramos volante ni pedales, sino dos asientos y una pantalla de 43". Así, los ocupantes tendrán entretenimiento mientras el coche circula haciendo uso de sus cámaras y sensores lidar. Además, lo hará sin emisiones, ya que hablamos de un coche 100% eléctrico. Zagreb y otras 11 ciudades de Europa y Oriente Medio ya han firmado contratos para contar con las primeras unidades.



▲ El diseño es obra de Adriano Muri, que es el responsable de la apariencia del Rimac Nevera.



▲ Su aspecto recuerda al de modelos como el Lotus Elise S1, en el que se inspira.



► Como en el resto de la gama, el interior utiliza el cuadro i-Cockpit anterior al de los últimos lanzamientos.



PEUGEOT 2008 HYBRID

Un competidor nato

El Peugeot 2008 es un auténtico superventas y en su última renovación busca ser aún más atractivo con una variante con hibridación y la etiqueta ECO de la DGT. El 2008 Hybrid monta un motor de gasolina 1.2 Turbo y un eléctrico para rendir 136 CV, con un consumo homologado de 5,0 l/100 km.

Así, parte de 27.440 euros en España, se ofrece en tres niveles de acabado y se suma a las demás opciones mecánicas del 2008 ya existentes, donde encontramos un gasolina de 100 CV y dos eléctricos con 136 y 156 CV.

VOYAH I-COZY

Para viajar a cuerpo de rey

Voyah ya está en España y aquí ha presentado el i-Cozy, un modelo autónomo aún en fase prototipo que adelanta el futuro de la compañía. Se caracteriza por sus formas bien definidas, así como por una firma lumínica afilada. Asimismo, cuenta con puertas sin pilares entre sí para ofrecer un mejor acceso a un habitáculo sin volante ni pedales, de manera que los ocupantes cuenten con el mayor espacio. ¿Cuándo llegará? Aún no, pero quizás no tarde demasiados años.



▲ El i-Cozy muestra un aspecto deportivo y musculoso, pero sus prestaciones siguen siendo un misterio.

Los Citroën C4 y C4 X destacan por multitud de cualidades que atraen cada vez a más usuarios. Con un diseño vanguardista, la última tecnología y distintas mecánicas, no tienen rival.



EL CULMEN DE LA

La versatilidad es uno de los rasgos que diferencia a los Citroën C4 y C4 X. Es así por el tipo de carrocería que ofrecen y por las cualidades con las que cuentan, pero también por contar con una gama mecánica realmente variada, que se adapta a cada tipo de cliente. Así, la marca francesa ha logrado reinventar el segmento de los compactos con dos coches que tienen muchas fortalezas.

Se podría decir que los C4 y C4 X no se pueden pasar por alto. En un mercado tan variado como el automovilístico, destacan por multitud de virtudes y llaman la atención ya desde el apartado estético, con elementos como un capó musculoso y esculpido, los faros con tecnología Citroën LED Vision y un carácter aerodinámico muy marcado en ambos modelos. Y, posiblemente, es la zaga la que marca el verdadero cambio: el C4 se caracteriza por su dinamismo y carácter más deportivo, gracias a la luneta inclinada, los faros en forma de 'V' y el alerón; mientras que el C4 X ofrece unas dimensiones algo mayores, perfectas para familias, y una trasera tipo 'fastback' inconfundible y que le ayuda a lograr un coeficiente aerodinámico de solo 0,29.

Con un exterior tan interesante, el interior no se podía quedar atrás y por ello los C4 y C4 X se caracterizan por el confort y la tecnología. En primer lugar, destacan los asientos Advanced Comfort, con una espuma reforzada especial de 15 mm, que ayuda a ofrecer la máxima comodidad a los ocupantes. Esto también es así debido a la suspensión con amortiguadores hidráulicos progresivos y a que cuenta con un espacio destacable, gracias los 2,67 metros de distancia entre ejes. Desde luego, el bienestar a bordo es difícil de igualar. Por otra parte, en el apartado tecnológico tampoco hay flaquezas, ya que montan un cuadro de instrumentos digital de 5" y una pantalla central táctil de 10" que permite manejar con facilidad todos los sistemas del coche.

¿Y en seguridad? Hasta 20 sistemas de última generación estarán a tu lado en la carretera.

GRAN ABANICO DE OPCIONES

Todas las cualidades mencionadas se aplican a cualquiera de las versiones mecánicas del C4 y el C4 X, que aglutinan todo tipo de opciones. De entrada, podrás encontrar versiones de gasolina con moto-

MÁS CONFORT

Los modelos de Citroën se han caracterizado históricamente por el confort a bordo que ofrecen, el cual no han sido capaces de igualar ni siquiera las firmas más premium del mercado. Esta filosofía sigue presente en modelos como el Citroën C4 y el C4 X, con unos asientos que van más allá en comodidad y permiten disfrutar al máximo de un habitáculo también caracterizado por su buena calidad percibida y de toda la tecnología que se espera en un coche vanguardista.



La pantalla central permite manejar varias funciones y ofrece conectividad con Apple y Android.



↗ Citroën C4



↗ Citroën C4 X

VERSATILIDAD

res PureTech de 100 y 130 CV. El diésel tiene cabida con la versión BlueHDI de 130 CV. Y esto no es todo, ya que se ofrece una mecánica híbrida de 100 CV y una interesante novedad: la variante Hybrid 136, con 136 CV y un sistema híbrido de 48 voltios con la etiqueta ECO de la DGT.

Por supuesto, Citroën también está comprometida con la electrificación, de manera que también puedes encontrar los ë-C4 y ë-C4 X 100% eléctricos. Podrás optar por la versión de 136 CV con una batería de 50 kWh y 356 km de autonomía o por la de 156 CV con la batería de 54 kWh y hasta 419 km de autonomía. Sin duda, cifras que prometen capacidades para re-

correr grandes distancias, algo que se ha podido demostrar mediante un estudio reciente del grupo UTAC, en el que se compararon varios modelos eléctricos para descubrir cuál tardaría menos en recorrer 1.000 km y, entre varios rivales, el Citroën ë-C4 X salió victorioso.

En definitiva, versatilidad, comodidad, grandes capacidades y tecnología definen a los Citroën C4 y C4 X. Con un precio que parte de los 20.690 euros en el C4 de gasolina y en 35.840 euros en el ë-C4, así como de 21.750 euros en el C4 X de gasolina y 36.190 euros en el ë-C4 X, que seguramente son las versiones más interesantes para el mercado actual.



↗ Con dos versiones eléctricas y una autonomía superior a los 400 km, pasarse al eléctrico nunca ha sido tan atractivo.



↗ La seña de identidad del C4 X es la silueta tipo 'fastback', con un mayor espacio y un gran beneficio aerodinámico.



El Moves III ofrece ayudas de 4.500 euros por la compra de un vehículo eléctrico, importe que asciende hasta 7.000 euros si se achatarra un coche viejo.

El Plan Moves III se amplía hasta diciembre de 2024

El Gobierno ha prorrogado, una vez más, el plan de ayudas a la compra de coches eléctricos. Las marcas aplauden la medida, pero con matices.

La prórroga del Plan Moves III contará con un presupuesto de 200 millones de euros

EL GOBIERNO POR FIN MUEVE FICHA Y PRORROGA las ayudas del Plan Moves III para coches eléctricos, una demanda recurrente de todo el sector. Esta decisión llega en un momento crítico, tras la reciente dimisión del consejero delegado de Seat y Cupra, Wayne Griffiths, como presidente de la patronal Anftec, un hecho que ha funcionado como toque de atención para el Gobierno, que ha desencadenado la decisión de ampliar el Moves III hasta final de año. Recordemos que Griffiths dejó su puesto debido a la falta de apoyo hacia los vehículos eléctricos y la inacción por parte del Gobierno central con respecto a la hoja de ruta marcada. De hecho, las ventas de coches eléctricos en España se han estancado y la cuota de mercado ha bajado al 4,48% entre enero y mayo de este año, comparado con el 4,87% del año pasado. Si sumamos los híbridos enchufables, la cuota de mercado

es del 9,48%, frente al 10,21% del mismo período en 2023 (datos de la propia Anftec).

Con esta ampliación, el Gobierno destinará 200 millones de euros adicionales para el Moves III y otros 50 millones para ayudas a la compra de camiones eléctricos. Sin embargo, pese al incremento del presupuesto, sigue sin atenderse una petición que el sector reclama desde hace tiempo: una mayor agilidad en la tramitación en las ayudas y que éstas lleguen al comprador en el momento de la adquisición y no muchos meses (y hasta varios años) después.

Hay que recordar, por otra parte, que estas ayudas se deben declarar y cuentan como aumento patrimonial. Es decir, luego hay que devolver una parte, lo que reduce su cuantía neta (y su atractivo). En cualquier caso, la extensión del Moves III es una buena noticia para el sector y para los potenciales clientes que quieren dar el paso hacia la movilidad eléctrica.

BREVES

NUEVO SUZUKI VITARA



Ya está a la venta, desde 24.500 euros, el nuevo Suzuki Vitara, que presenta ligeros cambios de aspecto, añade más sistemas ADAS y apuesta por una mayor conectividad. En lo mecánico, sigue fiel al 1.4 de 129 CV, con red de 48 voltios, que consigue la ansiada Etiqueta ECO y acapara el 95% de las ventas. También está disponible otra mecánica 1.5 Full Hybrid.

4

Son los récords que ha roto, en un intento, el Koenigsegg Jesko Absolut: alcanzar los 400 km/h en 18,82 s, las 250 mph en 19,20 segundos, el 0-250-0 mph en 28,27 segundos y la velocidad máxima: nada menos que 412,72 km/h.

LEXUS ARTS



Pablo Diego Pastor y Javier Prado López se han alzado como ganadores de la votación popular online realizada con motivo de la VII edición del Concurso de Diseño Lexus Art Car, este año dedicado al nuevo LBX. El proyecto vencedor ('Edo Kiriko') basa su propuesta en la forma tradicional de arte en vidrio del mismo nombre que se originó en Japón.

ADIÓS A LAS REPARACIONES INNECESARIAS

¿Alguna vez has acudido a un taller que te ha hecho pagar de más con reparaciones que no eran necesarias? Así puede evitar Carly que te veas en esta situación.



Si no tienes conocimientos de mecánica, el riesgo de sufrir estas situaciones al llevar el coche al taller es mayor, pero Carly puede ser tu aliado. Mediante un escáner OBD II que se conecta al puerto OBD II del coche y una aplicación para smartphone a la que se empareja, sabrás exactamente qué averías tiene tu coche en cuestión de minutos, de manera que solo pagarás por lo que sea necesario. Esto es posible gracias a su función estrella: el diagnóstico del coche, que revisa todos los sistemas del vehículo para proporcionarte un informe completo del estado real del automóvil. Tan solo tienes que conectar el escáner, emparejar el móvil y registrar tu vehículo en la app para contar con toda la información que necesitas al instante.

De esta forma, además de otras muchas posibilidades que Carly te ofrece para conocer mejor tu vehículo, tendrás en tu mano un control real de su estado y sabrás exactamente qué averías necesitan ser reparadas. Asimismo, conocerás qué sistemas se encuentran en buen estado, de manera que no acabarás pagando por reparaciones innecesarias y evitarás tener que hacer frente a gastos adicionales. Todo, gracias a un sistema compatible con todo tipo de modelos, fiable y fácil de utilizar, en el que no tendrás que ser un profesional para mantener tu coche en el mejor estado. En definitiva, un experto de bolsillo que se convertirá en tu mejor aliado en lo relacionado con el mantenimiento de tu vehículo.

La mayoría de los talleres son fiables y profesionales, pero siempre existe la posibilidad de encontrar un lugar que no opere con honestidad y te haga pagar por reparaciones innecesarias que acaban incrementando notablemente la factura cuando vas a hacer el mantenimiento de tu coche. Pero ahora hay una forma de evitar pagar por aquello que no necesitas.



Contarás con una lista de averías clasificada por su gravedad.

Verás fácilmente qué sistemas no necesitan ser reparados.

En minutos, tendrás ante ti una visión del estado del coche.

TOMA EL CONTROL DEL VEHÍCULO

Los coches cuentan con todo tipo de sensores que se encargan de comprobar que los sistemas funcionan adecuadamente y Carly utiliza esta información para darte los datos que necesitas de forma sencilla.

En apenas unos minutos tendrás ante ti una valoración del estado general del coche, con los fallos detectados ordenados por su nivel de gravedad y una lista con aquellos elementos que no necesitan ser reparados, porque se encuentran en buenas condiciones. Se acabó pagar por lo que no necesitas para mantener tu vehículo.

CUPÓN:
AUTOBILD15
15%
DESCUENTO

www.mycarly.com/es

BREVES

TOYOTA PONE RUMBO A LOS JJOO



Toyota, además de ser socio internacional de movilidad del Comité Olímpico Internacional (COI) y el Comité Paralímpico Internacional (CPI), lo que implica que todos los coches utilizados en los Juegos Olímpicos vayan a contar con algún tipo de electrificación (van a ser los JJOO con menos emisiones de la historia), acompaña a Carolina Marín, Niko Shera, Ray Zapata, Eva Moral, Martín de la Puente y Desirée Vila en la superación de sus retos, sus imposibles, impulsándoles a superar sus metas y lograr sus objetivos.

PARA NOVELES Y PROFESIONALES

LA DGT PREPARA UN NUEVO Reglamento de Circulación en el que está sobre la mesa la reducción de la tasa de alcohol para conductores profesionales y noveles: serán multados en caso de arrojar una tasa de alcohol en sangre superior a 0,20 gramos/litro o de 0,10 mg/litro en aire aspirado (en la actualidad, los máximos permitidos son de 0,30 g/l y 0,15 mg/l). Pere Navarro, director general de Tráfico, ha explicado que esta propuesta se basa en una recomendación de la Organización Mundial de la Salud (OMS). La medida debe ser todavía consensuada antes de ser aprobada.



Cambios solidarios en AUTO BILD

LA FUNDACIÓN JUAN XXIII se convierte en el operador de *ecommerce Store* de Axel Springer, la plataforma de venta online de revistas de la editorial Axel Springer, así como de la operativa global de suscripciones de Auto Bild, Computer Hoy, Hobby Consolas y Retro Gamer España. Con este acuerdo, contribuimos a la misión de la Fundación fomentando el empleo de personas en situación de vulnerabilidad psicosocial, en la línea de desarrollo de su Responsabilidad Social Corporativa. Asimismo, estrenamos nueva plataforma de venta online (<https://store.axelspringer.es>), donde puedes conseguir la revista del mes, números anteriores o suscribirte a nuestras revistas.



Topolino, desde los 15 años y por 54 euros al mes



EL MÍTICO COCHE ITALIANO, que nació en los años 40, ahora renace, pero acorde a los nuevos tiempos: en forma de cuadriciclo eléctrico. Su batería ofrece 75 kilómetros de autonomía que se recargan en solo cuatro horas, mientras alcanza los 45 km/h de velocidad máxima. Por dentro cuenta con detalles que pretenden impactar en un público que busca algo diferente, con elementos como los tiradores para las puertas o el salpicadero bitono en la variante cabrio. El objetivo de la marca italiana es vender 1.000 unidades del Topolino, lo que sería acaparar un tercio de las ventas de su clase.

Opel Frontera, desde 24.300 euros

MIDE 4,40 METROS DE LONGITUD y es uno de los lanzamientos más importantes de la marca alemana. Es el Opel Frontera, cuyos precios ya se han dado a conocer y sorprenden. Hay dos versiones, un Hybrid de 100 CV (24.300 euros) y un 100% eléctrico de 113 CV (29.000 euros) que comparte motor y batería con el Citroën ë-C3 (44 kWh de capacidad que le permite alcanzar los 400 km de autonomía). Estéticamente, el nuevo Frontera recoge el lenguaje de diseño de los últimos modelos de la marca, siendo el primero en acoger el nuevo logotipo Opel Blitz en el centro del Vízor y en la parte trasera. Por dentro, apuesta por la digitalización y el minimalismo, con dos pantallas de 10" unidas bajo el mismo marco. Y, como no podía



ser de otra forma, ofrece carga inalámbrica refrigerada, conectividad con Apple CarPlay y Android Auto y cuatro puertos USB (dos en la parte delantera y dos en la parte trasera) para dispositivos móviles.

MOUNTAIN MEN ALASKA

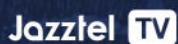
ESTRENO EXCLUSIVO
LUNES 5, 22:15

BREAK

Canal de TV disponible en:



MÁSMÓVIL



BAJA EL RITMO

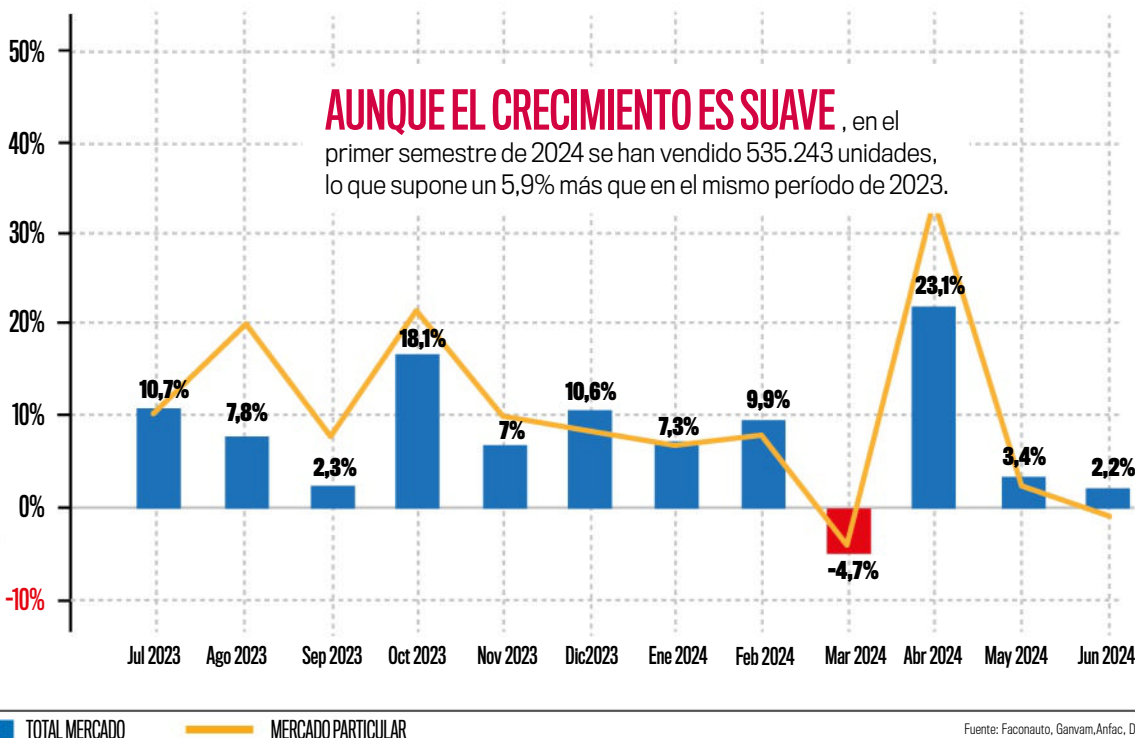
El crecimiento del mercado se mantiene en el mes de junio, pero su evolución se resiente y los coches electricificados no mejoran su situación. Así, parece que se está llegando a una cierta estabilidad.

EL MERCADO DE COCHES NUEVOS vuelve a registrar una crecida en el mes de junio, pero con unos valores inferiores a los esperados. En esta ocasión, el aumento ha sido del 2,2%, con 103.357 unidades vendidas, lo que supone un cierto estancamiento del

crecimiento de las ventas de nuevos vehículos en nuestro país.

En una visión general, la situación ha mejorado respecto al año 2023, pero ha sido así especialmente por las empresas alquiladoras, que han llevado a cabo un reabastecimiento de sus flotas de cara al

Las emisiones de CO₂/km de los coches vendidos en junio han sido de 117,1 gramos, un 0,02% menos que en 2023























Fuente: Faconauto, Ganvam, Anfac, DGT

FOTOS: GETTY IMAGES, FABRICANTE

TOP 10

POR MARCAS Toyota sigue liderando, pero Seat se acerca y se asienta en el segundo lugar, por delante de Volkswagen, con cierta ventaja.

JUNIO		ENERO - JUNIO	
	Toyota 8.710		Toyota 48.798
	Seat 8.074		Seat 36.002
	Volkswagen 7.198		Volkswagen 34.717
	Renault 6.641		Hyundai 32.613
	Hyundai 6.076		Peugeot 32.096
	Dacia 5.602		Renault 31.389
	Citroën 5.364		Kia 31.075
	Peugeot 5.226		Dacia 27.322
	Mercedes 5.145		Citroën 25.764
	Kia 5.071		Mercedes 24.147

verano. En el caso de las ventas a particulares, sin embargo, se observa un retroceso de las cifras motivado por la incertidumbre sobre el tipo de vehículo que comprar, algo que crea una cierta preocupación en el sector.

Sobre esta situación, Félix García, director de comunicación y marketing de la asociación de fabricantes ANFAC, ha señalado que “el período vacacional no ha tirado como preveíamos”. Como apunte positivo, ha comentado que “continuamos en la senda para lograr pasar el millón de turismos nuevos vendidos en un año”, algo que no sucede desde 2019. No obstante, ha agregado que las compras de particulares y empresas

! Los coches eléctricos no mejoran y registran un 9,9% menos que en el mismo mes del año pasado



se han ralentizado, así como las ventas de coches electrificados también preocupan, aunque la prórroga del plan Moves III paliará la situación.

Por otro lado, el director de comunicación de la asociación de concesionarios Faconauto ha apuntado que las matriculaciones apuntan que “el mercado ha encontrado su ritmo en unas 100.000 matriculaciones”, una cifra que señala “que al menos marcha razonablemente bien el mercado”. En cualquier caso, ha señalado la importancia de reactivar la venta de coches electrificados, para lo que considera necesaria la llegada de ayudas directas e incentivos fiscales, así como “mensajes tranquilizadores respecto al vehículo electrificado” que despejen las dudas de los posibles compradores.

Finamente, Tania Puche, directora de comunicación de la asociación de vendedores y reparadores Ganvam, ha comentado que junio “suele ser un buen mes desde el punto de vista comercial”. En este caso, ha recalcado que este mes “nos ha permitido superar la barrera psicológica de las 100.000 unidades matriculadas y cerrar el semestre por encima del medio millón de matriculaciones”. No obstante, ha subrayado que “seguimos más de un 20% por debajo de los niveles pre-pandemia” y ha advertido que las empresas alquiladoras están salvando la situación, pero será necesario “poner en marcha ayudas directas y acometer una reforma fiscal integral que impulse de verdad la renovación del parque”. Solo así, según Puche, se logrará transformar realmente la movilidad en España, consolidar la demanda a largo plazo y alcanzar los ansiados objetivos de descarbonización. ➔ Sergio Ríos

TOP 10 POR MODELOS

Junio

DACIA SANDERO	3.241
Seat Arona	3.184
Seat Ibiza	2.877
Toyota Corolla	2.062
Citroën C3	2.056
Kia Sportage	2.023
Peugeot 2008	1.973
Renault Captur	1.954
Toyota C-HR	1.868
Hyundai Tucson	1.753

Enero-Junio

DACIA SANDERO	16.309
Seat Arona	12.275
Toyota Corolla	12.259
Seat Ibiza	12.079
Hyundai Tucson	10.921
Peugeot 2008	10.798
Citroën C3	10.788
Renault Clio	10.260
MG ZS	9.957
Nissan Qashqai	9.871





De izquierda a derecha, el Hyundai i10, MG ZS y Dacia Sandero. Abajo, el Hyundai i30, KGM (antes SsangYong) Torres y Tivoli. Son los modelos más baratos de sus respectivos segmentos.

LOS COCHES



Aquí tienes los coches más baratos de los segmentos A, B, B SUV, C, C SUV y D. En total son 30 modelos que cubren casi la totalidad de tus necesidades como comprador.



Entre los 30 coches la etiqueta C es dominante, aunque hay bastantes Eco. Curioso: solo hay un diésel



MÁS BARATOS

VIVIMOS TIEMPOS EN LOS QUE COMPRAR COCHE es más difícil que nunca. Por un lado tienes que decidir si optas por uno con etiqueta medioambiental C o Eco, y luego tienes que enfrentarte al tema de los precios, sobre todo si en tu cabeza aún tienes la idea de que los hay que cuestan más o menos lo que costaban hace unos pocos años. Ayudas a la conducción (o *de-*

sayudas, como los pitidos varios que requieren las nuevas normativas y que al final desactivas por cansinos), equipamientos que aparentemente los compradores necesitan como cámaras 360... Todo eso hace que al ver la factura final te salga en la cabellera alguna cana que antes no estaba ahí.

Nosotros hemos decidido echarte una mano en este proceso, seleccionando los coches más baratos de ca-

da segmento, 30 modelos divididos en las seis categorías principales. Para ello nos hemos basado en los precios publicados en las web de cada fabricante, porque es donde vas a ir en un primer momento para buscar información, aunque en muchas ocasiones podrás contar con ayudas adicionales si financias, pagas al contado o entras al concesionario andando como Michael Jackson. ➔

Hemos seleccionado los coches más baratos de cada segmento, 30 modelos divididos en seis categorías





14.190
EUROS

HYUNDAI i10

Acaba de recibir una actualización para mantenerlo al día, que ha afectado sobre todo a su estética, algo más desenfadada. Tiene materiales más que dignos y soluciones inteligentes y, en un futuro, llegará una variante con pegatina Eco ideal para grandes ciudades.

TOYOTA AYGO X CROSS



15.000
EUROS

TOYOTA AYGO X CROSS

Potencia
72 CV
Consumo
4,8 l/100
Etiqueta
C

El pequeño de la marca japonesa se desmarca de la competencia con un diseño mucho más sofisticado y elaborado y un equipamiento como poco llamativo, con llantas de 17" y cámara de visión trasera de serie, aparte de lo necesario. Las plazas traseras son pequeñas, pero la sensación de espacio está bien.

FIAT PANDA



15.400
EUROS

FIAT PANDA

Potencia
70 CV
Consumo
4,8 l/100
Etiqueta
Eco

Se podría decir que es el coche con etiqueta Eco más barato que te puedes comprar nuevo. Su motor de 70 CV es como el de su hermano el 500, pero el Panda añade mayor espacio interior debido, principalmente, a la forma de su carrocería. Es menos estiloso, pero igual de práctico en calles estrechas.

MITSUBISHI SPACE STAR

Diversas actualizaciones lo siguen convirtiendo en una buena opción para quien busque una buena relación espacio-precio. Y es que es de los más grandes del segmento A (roza las medidas de la categoría superior), y se nota en el interior. Tampoco va nada mal de equipamiento.



15.250
EUROS

MITSUBISHI SPACE STAR

Potencia
80 CV
Consumo
4,3 l/100 km
Etiqueta
C

FIAT 500

Es bonito, es simpático... Fue de los primeros modelos que se subió a la ola de lo retro, aunque desde entonces ha cambiado. Ahora tiene pegatina Eco siempre gracias a su motor 'mild hybrid'. Dentro, sin excesos de espacio y con una postura de conducción a la que tendrás que acostumbrarte, pero en general ideal para ir por la ciudad con estilo.



14.190
EUROS

FIAT 500

Potencia
70 CV
Consumo
4,6 l/100 km
Etiqueta
Eco

Potencia 135 CV
Consumo: 6,5 l/100
Etiqueta C

16.900
EUROS

▼ **SEGMENTO B-SUV**

KGM TIVOLI

Su imagen no es para todo el mundo, pero si te gusta seguro que te encanta. Un interior espacioso y un equipamiento bastante generoso para lo que cuesta lo hacen bastante interesante. Te gustará la sensación de espacio y la mayor polivalencia en ruta que algunos de sus rivales del segmento.



HYUNDAI BAYON

18.855
EUROS



Es mucho coche por el precio que ofrece: espacioso, con una dinámica mejor que decente y un interior bastante digno. El motor de esta versión está destinado a ser un mero gancho para atraer a clientes que pagarán algo menos de 2.000 euros extra por la versión con etiqueta Eco.

HYUNDAI BAYON

Potencia
79 CV
Consumo
5,6 l/100 km
Etiqueta
C

SEAT ARONA

20.940
EUROS



SEAT ARONA

Potencia
100 CV
Consumo
4,3 l/100 km
Etiqueta
C

Aunque es de los más veteranos, probablemente es el B-SUV que más te va a encajar si eres de los que le gusta conducir. Tiene un interior decente, con una pantalla vistosa con menús ordenados (proceden de sistemas anteriores) y el motor de 115 CV ofrece buena relación entre rendimiento y consumo.

CITROËN C3 AIRCROSS

18.990
EUROS



Recién rediseñado, el nuevo C3 Aircross llega con la nueva identidad visual de la marca y mantiene los atributos que le han permitido superar a su "hermano-no-SUV" el C3. Además tiene la posibilidad de montar siete asientos, lo que lo hace único entre sus rivales, pero ya no será tan barato.

CITROËN C3 AIRCROSS

Potencia
100 CV
Consumo
6,2 l/100 km
Etiqueta
C

RENAULT CAPTUR

21.039
EUROS



RENAULT CAPTUR

Potencia
90 CV
Consumo
5,9 l/100 km
Etiqueta
C

Llega con su nuevo frontal que lo hace mucho más maduro y atractivo, y mantiene un interior espacioso y agradable en el que podrás vivir sin problemas. El motor de 90 CV hace lo que puede, pero a cambio su consumo no se dispara si le pisas algo más de lo necesario. Por poco más de 1.000 euros extra tienes una versión GLP de 100 CV con etiqueta Eco.

DACIA SANDERO

Sí, hay una versión más barata denominada Essential, pero es el gancho para atraer a la gente con el "precio desde" porque por no tener, no tiene ni aire acondicionado. El primero realista es el Expression, con todo lo que necesitas y un interior espacioso. GLP con pegatina Eco por 600 euros más.



14.040
EUROS

Potencia 90 CV
Consumo: 4,4 l/100
Etiqueta C

CITROËN C3



14.990
EUROS

CITROËN C3

Potencia
100 CV
Consumo
5,6 l/100
Etiqueta
C

Tiene el gancho de que es un coche diseñado y fabricado en Europa y su hermano eléctrico le pone las cosas difíciles a sus rivales chinos. Tiene un interior sencillo, bien pensado y fácil de manejar. El acabado base utilizará tu móvil como centro multimedia, pero tiene todo lo que necesitas.

SEAT IBIZA



15.430
EUROS

SEAT IBIZA

Potencia
95 CV
Consumo
5,1 l/100
Etiqueta
C

Lleva siendo parte de nuestras vidas 40 años, y el ciclo comercial de la versión actual se está alargando, lo que no quita para que probablemente sea de los mejores de su categoría. Tiene buena política de precios en los diversos acabados y como base ya trae de todo, 'digital cockpit' incluido.

RENAULT CLIO

Como ocurre con su hermano el Captur, acaba de recibir una actualización, principalmente estética, que lo pone en los puestos de cabeza en cuanto a diseño. Tiene un equipamiento decente, más una pantalla de siete pulgadas en la que podrás replicar el teléfono, así como un cuadro de relojes digital.



16.521
EUROS

RENAULT CLIO

Potencia
90 CV
Consumo
5,2 l/100 km
Etiqueta
C

MITSUBISHI COLT

Un momento: ¿dónde he visto yo este frontal? Sí, lo has adivinado. El clon del Clio llega a la gama japonesa con algunos retoques estéticos y diferencias en motores. El acabado 100 MPI es el base y llega con un tres en línea de 67 CV que por 1.000 euros más se puede convertir en un 1.0 Turbo de 90 CV que anda más y gasta una décima menos.



16.790
EUROS

MITSUBISHI COLT

Potencia
70 CV
Consumo
5,2 l/100 km
Etiqueta
C

Potencia 106 CV
Consumo: 6,6 l/100
Etiqueta C

▼ **SEGMENTO C-SUV**

MG ZS

No es el más eficiente ni de los que mejor van, pero a cambio tienes espacio y llega con una imagen moderna y un equipamiento llamativo que lo alzan mes tras mes a los puestos de honor en las listas de ventas. Este precio es con financiación, pero sin ella sigue siendo el más barato de todos sus rivales.



14.390
EUROS

DACIA DUSTER



19.290
EUROS

Un buen coche que cuesta poco. Diseñado para que sea sencillo de mantener y utilizar, llega con pegatina Eco porque tiene un propulsor de GLP. Puede que con sus llantas de chapa no sea tan chulo como las versiones superiores, pero cuando metas a cinco personas detrás y te vayas de viaje, se te va a olvidar.

KGM KORANDO



21.100
EUROS

El hermano mayor del Tivoli llega con el mismo 1.5 turbo, pero con 149 CV. Su equipamiento de serie está un poquito por encima de sus rivales, porque vas a encontrar desde control de crucero a las últimas ayudas electrónicas. A cambio, su sed de gasolina te hará tomarte los viajes con mucha calma.

Dacia Duster

Potencia
90 CV
Consumo
5,5 l/100 km
Etiqueta
Eco

CITROËN C4 X

Potencia
100 CV
Consumo
5,4 l/100 km
Etiqueta
C

CITROËN C4 X

Se fabrica en Villaverde (Madrid) y ofrece un interior muy amplio y un maletero de esos que te hacen levantar una ceja, porque cabe de todo. La versión de acceso con 100 CV se queda algo corta, pero a cambio te llevas mucho espacio por poco precio y un interior bien pensado y rematado.



22.785
EUROS

KGM KORANDO

Potencia
145 CV
Consumo
7,4 l/100 km
Etiqueta
C

KIA X-CEED

La versión sobreelevada del Ceed llega con una imagen muy atractiva que le permitió el año pasado imponerse en la lista de ventas a su hermano. No es para menos: un interior moderno, mucho espacio y maletero generoso para un modelo que te permite viajar sin estrecheces y a buen ritmo, aunque el consumo es un pelín alto.

KIA X-CEED

Potencia
120 CV
Consumo
6,0 l/100 km
Etiqueta
C

29.700
EUROS



GUÍA DE COMPRA

SEGMENTO C

18.470
EUROS

Potencia 110 CV
Consumo: 6,2 l/100
Etiqueta C



HYUNDAI i30

El i30 es uno de esos compactos que llevan mucho con nosotros y el que ayudó a cambiar la imagen a Hyundai. Con los 110 CV de la versión de acceso tienes de sobra, pero accedes a versiones 'mild hybrid' y a motores más potentes por un precio comedido. Te gustará su equipamiento, una dinámica muy decente y un interior agradable.

CITROËN C4

20.690
EUROS



Es amplio, tiene buena imagen y además su carrocería de estilo SUV ofrece mucha presencia. La versión más barata llega con un motor de 100 CV, pero por unos 600 euros más podrás acceder a la mecánica de 130 CV, mucho más polivalente, que consume lo mismo.

Citroën C4

Potencia 100 CV
Consumo 5,5 l/100
Etiqueta C

SEAT LEÓN

Es probablemente el compacto generalista que mejor comportamiento tiene y, además, lo complementa con una imagen atractiva y moderna. Como con el Ibiza, se ofrecen packs de equipamiento muy interesantes, que cuestan poco dinero y ofrecen detalles útiles como el cargador inalámbrico.

24.894
EUROS



KIA CEED

Potencia 70 CV
Consumo 5,2 l/100 km
Etiqueta C

KIA CEED

22.480
EUROS



Como en el caso del i30, el Ceed supuso el gran paso adelante para que Kia dejara de ser considerada como una marca 'low cost'. El modelo actual es un modelo sólido y espacioso que ofrece mucho por un precio mejor que decente: navegador, mantenimiento de carril, control de crucero...

SEAT LEÓN

Potencia 100 CV
Consumo 5,1 l/100 km
Etiqueta C

SKODA SCALA

Puede que pienses que no es el coche de tus sueños por imagen, pero si te haces con él, te demostrará que estabas equivocado. Tras su reciente 'restyling' ha añadido faros full LED con intermitentes traseros animados y Virtual Cockpit, pero también mantiene el equipamiento que puedes esperar de un modelo así. La versión de acceso no es un misil, pero es eficiente.

25.500
EUROS



SKODA SCALA

Potencia 95 CV
Consumo 5,1 l/100 km
Etiqueta C

KGM TORRES

Mide 4,70 metros y fue toda una sorpresa por lo que ofrece y lo que la marca pide por él. Tiene unas cotas todoterreno decentes, más útiles en las versiones 4x4, y un motor 1.5 turboalimentado de 163 CV que proviene del Korando. También hay una versión con GLP, pero su precio es más de 2.500 euros superior.



Potencia 163 CV
Consumo: 7,4 l/100
Etiqueta C

29.000
EUROS

▼ SEGMENTO D-SUV

NISSAN X-TRAIL



32.250
EUROS

NISSAN X-TRAIL

Potencia
163 CV
Consumo
7,1
Etiqueta
C

PEUGEOT 408

Uno de sus puntos fuertes es que llega con etiqueta Eco. Pero más allá del consumo, ofrece una calidad de rodadura elevada que se lleva muy bien con los viajes. Los ocupantes de atrás disfrutarán de mucho espacio, aunque la altura para la cabeza es algo peor por la forma de la carrocería.



33.700
EUROS

PEUGEOT 408

Potencia
136 CV
Consumo
5,1 l/100 km
Etiqueta
Eco

Mucho espacio y una dinámica mejor que notable. Tiene cinco buenas plazas y un maletero tan grande que podría pagar IBI. No le falta cambio automático, climatizador bizona o faros full led con asistente de largas. El consumo no es especialmente bajo, pero es complicado que se dispare.

SEAT TARRACO



35.710
EUROS

SEAT TARRACO

Potencia
150 CV
Consumo
6,7 l/100 km
Etiqueta
C

Aunque le diremos adiós cuando se termine su ciclo comercial, el Tarraco es un SUV plenamente vigente. Ofrece mucho espacio, un maletero muy grande y mucho equipamiento: control de velocidad adaptativo, largas automáticas, detector de ángulo muerto y hasta aparcamiento automático. La versión diésel (TDI 150) cuesta 2.000 euros más.

KGM REXTON

Si te fijas, es el único modelo diésel de estas páginas, pero cobra sentido cuando ves que se trata de un modelo de 4,85 metros de 2.105 kilos que tiene un consumo de más de 8,5 litros. La dinámica no es su fuerte, pero si te tomas las cosas con calma vas a disfrutar de una puesta a punto que prima la comodidad y de un equipamiento abundante.



41.100
EUROS

KGM REXTON

Potencia
202 CV
Consumo
8,69 l/100 km
Etiqueta
C

EL 'COCHE APPLE' LLEGADO DE CHINA

No pasa una semana sin que aparezca una nueva marca o, al menos, un nuevo modelo procedente de China. Pero ningún estreno ha despertado tanta expectación como el del **Xiaomi SU7**. El gigante tecnológico ha conseguido lo que Apple no logró: poner en circulación su primer coche.

EN LAS TIENDAS HAY COLAS, **LOS PEDIDOS** se acumulan por miles y en los salones del automóvil hay que esperar media hora para ver de cerca el Xiaomi SU7. Sin embargo, cuando lo conduces por la calle, nadie se da la vuelta pese a que las ventas empezaron hace solo unas semanas e incluso en Pekín el coche sigue resultando exótico. Pese a ello, este es un coche que destaca entre la multitud. Y lo que hace especial al Xiaomi es su historia, no su diseño, situado entre el Porsche Taycan y el Tesla Model S.

Xiaomi es el tercer fabricante de móviles del mundo y está tan omnipresente en China como Apple en Europa, con productos que van desde drones a robots aspiradores. Y mientras la compañía de Cupertino (California) ha enterrado sus planes automovilísticos, el jefe de Xiaomi, Lei Jun, quiere convertirse en uno de los cinco mayores fabricantes de coches del mundo en menos de 20 años. Naturalmente, los chinos se muestran muy orgullosos por ello y la curiosidad que generan va en aumento.

Sin embargo, es mejor no pasarse con la emoción. A pesar de que Xiaomi es un gigante de los teléfonos inteligentes, el coche no es muy inteligente por ahora. Sí, tiene una pantalla multimedia grande, e inclu-

so hay dos ranuras para tabletas para los pasajeros de los asientos traseros, que también son Xiaomi, claro. Pero eso es algo muy habitual en todas las marcas hoy en día.

El hecho de que la App Store esté repleta de utilidades y que el coche se pueda enlazar con el resto de los dispositivos de Xiaomi es algo que te facilita la vida. Pero lo que no lo hace tanto es el piloto automático, que es habitual usarlo en los constantes atascos de Pekín, pero que conduce de forma irregular y solo en condiciones ambientales realmente favorables. Si, por ejemplo, falta un metro en la señalización del carril, deja de estar operativo inmediatamente. Y el cambio de carril automático iniciado con un toque en el intermitente tarda tanto que la mayoría de los huecos ya se han vuelto a cerrar cuando intentas ocuparlos.

Xiaomi lo sabe y no ha conectado todas las unidades de control por una razón: de este modo, el conductor robot aprende regularmente y gana autonomía con cada actualización. Al menos Xiaomi sigue por delante de Tesla: por miedo al espionaje, Elon Musk no quiso activar las cámaras de sus coches hasta hace poco y por eso no ha ofrecido todavía conducción autónoma completa. ➤

El SU7 arranca en China por menos de 30.000 euros y la versión superior cuesta un tercio del Taycan más barato.



XIAOMI SU7 STANDARD/MAX

Motor Eléctrico

Potencia 220 kW (299 CV) / 495 kW (673 CV)

Par motor 400/838 Nm **Batería** 74/101 kWh

Transmisión Automática **Tracción** Trasera/Total

Largo/Ancho/Alto 4.997/1.963/1.455 mm

Maletero 517 litros **Peso** N.D.

Velocidad máx. 210/265 km/h

0-100 km/h 5,3/2,8 s **Consumo** N.D.

Autonomía 700/800 km

Precio desde 27.800/38.641 euros

Cinco metros de largo, 265 km/h de velocidad máxima y líneas fluidas: el SU7 es una mezcla de Tesla Model S y Porsche Taycan.



◀ Un interior de carácter familiar, con una instrumentación digital y una gran pantalla en el centro del salpicadero.

! El SU7 es uno de los primeros coches chinos que ofrece algo parecido al placer de conducir



◀ En general, el funcionamiento interno es bastante decepcionante, especialmente para un gigante de los 'smartphones'.

» Así, mientras que las aptitudes inteligentes del SU7 han sido hasta ahora aleccionadoras y su atractivo se revela por su integración en la gama de productos de la compañía, es un coche que sorprende con algunos detalles propios de los coches antiguos: soluciones de diseño encantadoras como los tornillos finamente rematados en el interior, la llave de contacto con forma de maqueta de coche con la firma del jefe o el cuadro de instrumentos, que inicialmente solo muestra la silueta del coche y se convierte en una pantalla para el velocímetro y demás tras arrancar.

Más allá de esto, su comportamiento es impresionante: el coche es rígido y está bien conectado a la carretera, la dirección tiene buen tacto y al cambiar los modos de conducción no solo cambia la iluminación. El coche realmente tensa sus músculos, agudiza los sentidos, reacciona de forma más directa y se conduce más rápido. Aunque no es tan comprometido como un BMW o un Taycan, destaca como un coche para disfrutar entre la avalancha de coches eléctricos chinos configurados en su mayoría arbitrariamente.

Tampoco falta confort para los pasajeros. Incluso en la segunda fila, Xiaomi ha aprovechado los cinco metros de longitud para separar los ejes

► El diseño es familiar, pero la tecnología es nueva: Xiaomi confía en su propia plataforma y baterías con 800 km de autonomía.



► Aunque el SU7 lleva unas semanas circulando por China, sigue siendo un elemento extraño en el paisaje urbano.





Como en todos los eléctricos, la aerodinámica está muy trabajada, por ejemplo, con un alerón activo.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

El tacto de conducción y buen espacio para ocupantes y maletero.



Lo peor

Parte de la tecnología, que no funciona tan bien como se espera.

hacia los extremos y lograr una batalla de tres metros y así crear un espacio sensacional para las piernas. Y una vez dentro, puedes sentarte erguido bajo el techo panorámico. Además, no solo hay mucho espacio en la parte trasera, sino también un maletero más que decente.

Por último, Xiaomi ha colocado su primer coche sobre una plataforma desarrollada por ellos mismos y fabricada por BAIC. Está disponible en tres versiones: el modelo básico monta un motor de 299 CV y 400 Nm en el eje trasero y utiliza una batería de 400 voltios con 74 kWh de capacidad, suficiente para lograr menos de 700 kilómetros de autonomía en el optimista ciclo de homologación de consumo chino. Como alternativa, existe una batería de 94 kWh con la misma tecnología, para recorrer 830 km.

La versión tope de gama sube la apuesta: hay un segundo motor y la potencia asciende a 673 CV y 838 Nm; la batería en este caso funciona con una tensión de 800 voltios y tiene una capacidad de unos 101 kWh y debería durar unos 800 km. Pero, sobre todo, esta versión promete un temperamento similar al del Taycan. No en vano, puede acelerar de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos y alcanza una velocidad máxima de 265 km/h. Es más rápido de lo que permite la



Como debe ser: el SU7 ofrece un maletero delantero con 105 litros.

policía. Al fin y al cabo, el límite de velocidad es de 120 km/h.

No se puede negar que el SU7 tiene buen aspecto, se conduce bien y la ficha técnica parece impresionante, pero ¿justifica el bombo que se le está dando en China? Hay que conocer la importancia de Xiaomi y hay que saber que la firma se parece más a Aldi que a Audi. Es sinónimo de buena calidad a precios favorables y ahí marca la diferencia: el SU7 comienza en el equivalente a poco menos de 28.000 euros, lo que lo hace más barato que el Tesla Model 3, al que supera en 30 centímetros y muchos aspectos; incluso en la versión

básica, con un 10% más de autonomía y una velocidad mayor.

Incluso el modelo superior cuesta la tercera parte de un Porsche Taycan en China, algo menos de 39.000 euros. Así que no es de extrañar que los pedidos se acerquen poco a poco a las seis cifras y que los plazos de entrega superen ya el año. Esta es otra de las razones por las que Lei, el jefe de Xiaomi, aún no ha hecho una declaración de exportación. Mientras le estén arrebatando el coche de las manos en su país, no tiene por qué impulsarlo en el mercado europeo o estadounidense frente a Tesla o Porsche. ➔



MI OPINIÓN

THOMAS GEIGER
X@AutoBildSpain

El SU7 me ha impresionado y decepcionado.

Xiaomi ha construido un eléctrico seguro y sólido, pero no se le ha ocurrido nada mejor que una mezcla entre el Taycan, el Model S y otros. Entiendo por qué Apple ha abandonado: es difícil reinventar el coche en 2024.

VALORACIÓN



★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

ENORME, DEPORTIVO Y ELÉCTRICO

Audi desafía a la física con su nuevo **Q6 e-tron**, al que dota de unas cualidades dinámicas destacables y una potencia que llega hasta 517 CV para enmascarar de forma soberbia su gran hándicap: las 2,4 toneladas que pesa. Te contamos si nos ha gustado.



AUDI ESTÁ DECIDIDA A ALZAR LA VOZ en materia eléctrica y ahí el nuevo Q6 e-tron juega un papel muy importante. Es un producto que, sobre el papel, cumple con todos los requisitos que se le pueden pedir a un SUV sin motores de combustión. Lo único que queda por ver es si los fans de la marca de los cuatro aros acabarán convencidos de adquirir un vehículo que cuesta, al menos, 76.000 euros.

Pero no empecemos esta prueba por el final: la clave que da sentido a este compendio tecnológico de 4,77 metros de longitud es su batería de

94,9 kWh netos y que, de forma teórica, da para recorrer (en el mejor de los casos) 625 kilómetros. Y con un punto de carga adecuado, es capaz de pasar del 10 al 80% de su capacidad en unos razonables 21 minutos, gracias a su red de 800 voltios y a que admite una potencia de carga de hasta 270 kW en corriente continua.

Si entro en materia, me encuentro con una gama que arranca con el



Frontal imponente, con un capó muy elevado. Confort y deportividad se dan la mano, gracias a su suspensión neumática.

modelo Performance de tracción trasera y que ya ofrece unos tremendos 326 CV. Le sigue la versión quattro, con dos motores y 443 CV, y por último, para los que quieran poner toda la carne en el asador, Audi ofrece un SQ6, de dos motores y unos desbordantes 517 CV. Como no estamos para minucias, es justo la elijo para esta primera prueba de conducción.

Lo más obvio: su aceleración es brutal, absurda, mareante y tienes que pensarte mucho aquello de hundir de golpe el pie derecho si no tienes una buena recta por delante: en 4,3 segundos ya estás viajando a 100 km/h y la velocidad máxima viene fijada en 230 km/h.

Pero la magia del nuevo Q6 no viene por cómo es capaz de acelerar en línea recta. Lo increíble es ver cómo se las gasta en una retorcida carretera de curvas. Te lo digo ya: te deja con la boca abierta. El secreto está en las suspensiones y en el bi-



Interior exquisito y muy digital, donde por primera vez conviven hasta cuatro pantallas (la central con tecnología OLED).

AUDI SQ6 e-tron quattro

Motor 2 Eléctricos **Potencia** 380 kW (517 CV) **Par** 855 Nm **Par** 855
Transmisión Aut. 1 velocidad **Tracción** Integral **Largo/Ancho/Alto**
 4.771/1.965/1.648 mm **Maletero** 526 litros **Peso** 2.425 kg **Velocidad**
máxima 230 km/h **0-100 km/h** 4,3 s **Consumo** 17,7 kWh/100 km **Batería**
útil 94,9 kWh **Autonomía** 590 km **Precio** 105.000 euros

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Dinamismo, calidad interior, digitalización, amplitud habitáculo, maletero.



Lo peor

Peso muy elevado en orden de marcha, precio, autonomía real.

El SQ6 es un atleta encubierto, capaz de exprimir sus 517 CV para lograr un 0-100 km/h en 4,3 segundos.

Con una red de 800 voltios y una potencia máxima en CC de 270 kW, cargar no va a poner a prueba tu paciencia.

nomio muelle/amortiguador. La estructura del eje delantero procede del nuevo Porsche Macan (comparten plataforma y muchos elementos) y hace que las 2,4 toneladas se disimulen realmente bien.

La dirección también me proporciona una sorprendente información de lo que pasa debajo de las ruedas y de cómo están las condiciones de *grip*. Y cuando busco el máximo dinamismo, los dos motores empujan de lo lindo a la salida de las curvas, con una sensación de control y agarre que, como digo, desafían a cualquier ley física. De hecho, el ajuste de la dis-



▲ Compartimento delantero de 64 litros donde guardar los cables de carga.

Plazas traseras destacables en las que apenas molesta el túnel central.



▲ Asientos delanteros muy buenos: cómodos y recogen bien la espalda.



▲ La capacidad de carga está bastante bien: 526 litros que pueden ser 1.529 con los respaldos abatidos.



tribución de la potencia permite una breve insinuación de la parte trasera, incluso si te da por desactivar completamente el ESP, pero nunca se convierte en un problema.

Los frenos cumplen y, si no les exigas demasiado, aguantan bastante bien el tipo (apoyados en una frenada regenerativa de hasta 220 kW, que es mucho).

En el interior, Audi también ha querido dar un salto importante en cuanto a digitalización: apunta una pantalla de 11,9" para la instrumentación, otra de 14,5 para el sistema multimedia y, en opción, otra más de 10,9 pulgadas para el copiloto, para que pueda viajar distraído con sus series favoritas.

Efectivamente, esta joya tecnológica, rápida, potente, suficientemente cómoda y a la última en diseño no es barata: cuesta 76.500 euros de entrada y si quieres el SQ6 la tarifa se eleva hasta los 105.000 euros. ➔



MI OPINIÓN

KIKE RUIZ
@KikeRuiz77

El Audi Q6 e-tron es una bestia de la aceleración, sobre todo si hablamos de la versión más potente; pero, sorprendentemente, y a pesar de sus 2,4 toneladas, fluye increíblemente bien en las curvas. Es caro, pero con toda la apuesta tecnológica, no esperarías otra cosa, ¿verdad?

VALORACIÓN



37

SEGUNDAS PARTES SÍ PUEDEN SER BUENAS

El Cupra Formentor recibe su correspondiente 'restyling' de mitad de ciclo, que es tan acusado que podría pasar por una nueva generación. Se suma una versión microhíbrida y otra con Torque Splitter.



El interior presenta buenos ajustes y materiales. La superficie del salpicadero exhibe un patrón paramétrico 3D.



HAY UNA PREMISA ESPAÑOLA QUE DICE: renovarse o morir. Y aunque al Cupra Formentor le quedaban *más vidas que a un gato*, la firma española ha decidido darle un profundo lavado de cara a su modelo estrella. Sin duda, es un movimiento arriesgado, y más si tenemos en cuenta que se trata del líder de su segmento en Europa, con más de 120.000 matriculaciones en 2023 y el vehículo más vendido de la compañía a nivel mundial. Pero, una vez lo he visto y probado, puedo decir que deberíamos eliminar de nuestro refranero ese que dice: *segundas partes nunca fueron buenas*.

Lo primero a destacar es el nuevo lenguaje de diseño del frontal. Cupra lo ha llamado *nariz de tiburón*, y la verdad es que se le da más que un aire al escualo. Con él y con los faros

Full LED -o Matrix LED previo pago- con tres puntos de luz diurna, el Formentor parece una nueva generación más que un mero -me viene al pelo, hablando de peces- *restyling*. Ponen la guinda los pilotos unidos con el logotipo de la marca iluminado y las llantas de 18 y 19 pulgadas, que, por primera vez, pueden ser forjadas.

En el interior me llaman poderosamente la atención los asientos *CupBucket*, unos bacquet de la marca de competición Sabelt, que por diseño y agarre son una auténtica pasada, aunque solo están disponibles con el acabado *Extreme*. Además, ofrecen una posición más baja. La pega es que no facilitan la entrada al habitáculo. Elegiría los opcionales de una pieza, que son más cómodos y superchulos.

➤ Cupra nos dio la oportunidad de probarlo en un tramo cerrado y con Jordi Gené como guía. Una gran experiencia para el recuerdo.



CUPRA FORMENTOR VZ 2.0 TSI 333 CV DSG 4DRIVE

Motor 4 cil. del. trans. **Cilindrada** 1.984 cc
Potencia 333 CV a 5.600 rpm **Par motor** 420 Nm a 2.100 rpm **Transmisión** Automática, 7 velocidades **Tracción** Integral **Largo/Ancho/Alto** 4.451/1.839/1.520 mm
Maletero 420 litros **Peso** 1.641 kg **Velocidad máx.** 250 km/h **0-100 km/h** 4,8 s **Consumo** Pendiente de homologación **Emissiones CO₂** Pendiente de homologación **Precio** N.D.

El escape Akrapovic debería ser 'obligatorio' en tu lista de posibles opciones.



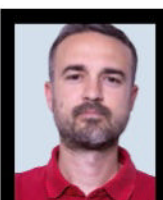
La firma luminica trasera también es reconocible a distancia.



▲ Las plazas traseras tienen un espacio muy bueno para la cabeza y las piernas. Los asientos 'CupBucket' son una pasada.



▲ Las llantas de aleación son de 18 o 19 pulgadas y, por primera vez, pueden ser forjadas.



MI OPINIÓN

HUGO VALVERDE
@hugovl_esp

La pantalla del sistema de infoentretenimiento ahora es de 12,9" y trae controles deslizantes iluminados.

La gama de motorizaciones va de los 150 CV del 1.5 eTSI DSG (Etiqueta ECO) y del 2.0 TDI DSG (C) a los 333 CV del VZ 2.0 TSI DSG 4Drive (C), aunque también existe una opción intermedia de gasolina con 204 CV (C) y tracción a las cuatro ruedas y una PHEV con 272 (Cero).

He podido probar el más potente de todos, que equipa el sistema *Torque Splitter*, que adopta un diferencial en cada rueda del eje trasero. Con este sistema se consigue un paso por curva más rápido, al redondearla, y mayor diversión en

También he tenido la oportunidad de probar el nuevo Cupra León, que está disponible con las mismas motorizaciones del Formentor, pero se suma un 2.0 TSI de 300 CV de tracción delantera.



PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

El 'Torque Splitter' ofrece mayor diversión y un paso por curva todavía más rápido.



Lo peor

No sabemos el precio, pero, seguramente, el subidón será considerable.

circuito, al poder deslizar la trasera como un vehículo de propulsión al seleccionar el modo *Drift*, que es exclusivo de esta versión.

Lo mejor es el trabajo que realiza su rápido cambio de doble embrague junto con el motor de cuatro cilindros, que es un portento y con el que acelera de 0 a 100 km/h en 4,8". Esa potencia sale a relucir a 5.600 rpm, y antes, concretamente a 2.100, sus 420 Nm de par. Por su parte, la dirección es veloz y precisa y casa a la perfección con los frenos, que hacen su tarea sin tacha y que bajo pedido pueden ser Akebono.

¿Y cuánto cuesta? Pues si lo supiera te lo diría, pero la firma aún no lo ha comunicado. Sí te puedo decir que la gama comienza en 38.180 euros y que el PHEV parte de 56.180 euros con campañas. ➔

Cupra ha mejorado el Formentor con un lenguaje de diseño superatractivo, una motorización microhíbrida y una versión de 333 CV con 'Torque Splitter', con el que tanto la efectividad en curva como la diversión están aseguradas. Ahora solo nos falta conocer el precio.

VALORACIÓN



★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

EL PEQUEÑO DE LA CASA SE CONVIERTE EN EL JEFE

Nace un nuevo modelo en **Alfa Romeo**, su nombre es **Junior** y llega con motores híbridos y eléctricos para convertirse, a buen seguro, en el superventas de la marca. Ya lo hemos conducido y te damos todos los detalles.



El Junior Veloce mezcla Alcantara y piel, aunque también tiene plásticos que deslucen duros en el salpicadero.



A LFA ROMEO ES DE ESAS MARCAS QUE SIEMPRE despierta muchos comentarios, sean a favor o en contra. En este caso, se mete por primera vez en el segmento de los SUV-B, con la intención de abrir mercado y conquistar nuevos clientes. ¿Lo conseguirá? Eso voy a tratar de descubrir en esta primera toma de contacto con el Junior.

Mide 4,17 de largo (35 cm menos que su hermano mayor, el Tonale) y llega para rivalizar con modelos como el Nissan Juke y el Toyota Yaris Cross; o, dentro del Grupo Stellantis, el Peugeot 2008 o el Jeep Avenger, que tienen la misma plataforma CMP2.

Hay dos opciones mecánicas disponibles: dos 100% eléctricas, cuya denominación comercial es 'Elettrica',



◀ Las grafías del sistema multimedia son las mismas de otros muchos modelos del Grupo Stellantis, lo que le resta exclusividad.



◀ Y lo mismo ocurre con el selector del cambio. Debajo se sitúa el mando de los modos de conducción.

y una híbrida, llamada 'Ibrida'. El eléctrico tiene una batería de 51 kWh y está disponible en dos niveles de potencia: 156 y 280 CV.

Esta última opción es precisamente la que equipa el Junior Veloce que yo he probado. Y se trata de una novedad total en el Grupo Stellantis, que hasta ahora tenía motores eléctricos de 136 y 156 CV, pero ahora se ha sacado de la manga este mucho más potente, que tiene 345 Nm de par, con una autonomía máxima de 410 km, pero como sigue en proceso de homologación, todavía no hay datos oficiales de consumo.

El híbrido monta un motor gasolina 1.2 de 3 cilindros y un eléctrico de 29 CV, más una batería de aproximadamente 1 kWh de capacidad.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Dinamismo, prestaciones, suspensión, asientos cómodos y deportivos, maletero.



Lo peor

Algunos ajustes y materiales, pantalla pequeña, precio del Veloce.



MI OPINIÓN

ENRIQUE TRILLO
@EnriqueTrillo

Va a pasar a ser el modelo más vendido de Alfa Romeo, porque pertenece al segmento de moda, tiene un dinamismo por encima del resto y es el modelo más accesible de la marca. Eso sí, la versión que seguramente acapare más ventas sea la híbrida y no la eléctrica.

VALORACIÓN



Como es habitual, cuenta con el sistema DNA (Dynamic, Natural y Advanced Efficiency) de modos de conducción.



ALFA ROMEO JUNIOR VELOCE

La zaga se inspira en modelos como el Alfasud ti de los años 70.

Motor eléctrico **Potencia** 207 kW (280 CV)
Par motor 345 Nm **Batería** 51 kWh
Transmisión Aut. 1 vel. **Tracción** Delantera
Largo/Ancho/Alto 4.173/1.781/1.505 mm
Maletero 400 litros **Peso** 1.590 kg
Velocidad máxima 200 km/h **0-100 km/h**
5,9 s **Consumo** N.D. **Precio** 47.500 euros



El 'scudetto' cerrado y con el 'Biscione' de Alfa es para los eléctricos. Las llantas son una evolución del clásico diseño redondeado.

Por el momento todos son 4x2, pero llegará a finales de año el Q4 de tracción integral.

En el interior monta cuadro de instrumentos con pantalla de 10,25 pulgadas y sistema multimedia con pantalla táctil de 10,25 pulgadas, que me resulta pequeña para los estándares actuales y, lo que es peor, va colocada en posición demasiado baja. Eso sí, cuenta con inteligencia artificial (Chat GPT) y compatibilidad con Android Auto y Apple CarPlay sin cables.

Además, está equipado con nuevos Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS) para la conducción autónoma de nivel 2 (solo con el pack Techno), que manejan de forma automática la aceleración, el frenado y la permanencia dentro del carril.

En lo relativo al espacio, como es pequeño por fuera, por dentro no le sobran centímetros, pero para tratarse de un modelo del segmento B se podría decir que cumple.

Y donde no solo cumple, sino que obtiene la mejor nota es en el maletero, que tiene una capacidad de 400 litros en el caso de esta versión eléctrica y 415 en el híbrido, por lo que es de los mejores de su clase.

Al conducirlo, la verdad es que el sabor de boca que me ha dejado es realmente bueno, pero me quedo con la duda de saber cómo irá el Junior 'normal', porque este Veloce cuenta con diferencial electrónico de deslizamiento limitado que hace que suba el nivel en lo que a comportamiento dinámico se refiere. Y la dirección, que

me ha encantado, también es más precisa que en el resto de la gama.

El Junior híbrido ya está a la venta desde 29.000 euros, mientras que el precio de la versión eléctrica arranca en 38.500 euros. El Veloce cuesta 47.500 euros. ➔



▲ Los asientos 'Corsa' están desarrollados junto a Sabelt y son una delicia por diseño, sujeción y comodidad.

Tremendamente agradecido, Akio

El **Toyota GR Yaris** es único en su especie. Ha sido actualizado con muchas mejoras mecánicas y mayor potencia, para seguir siendo un éxito de ventas y la medicina que deberían recetar nueve de cada diez médicos.



Bastidor más rígido, suspensión reforzada y diferencial Torsen de serie son algunos de los secretos por los que ha mejorado.

EN UN MUNDO EN EL QUE LA ELECTRIFICACIÓN dirige la hoja de ruta de los fabricantes de automóviles, el presidente de Toyota, Akio Toyoda, no solo permite que el GR Yaris siga vivo, sino que se involucra en su desarrollo poniéndose los guantes, tanto de mecánico como de piloto. Y gracias a él, pero también a las impresionantes cifras que ha conseguido en estos cuatro años de vida, 40.000 unidades vendidas en el mundo, 20.000 de ellas, en Europa, llega su renovación.

Recibe unos paragolpes rediseñados: el delantero, con unas entradas de refrigeración adicionales y

una rejilla inferior metálica que sustituye a la de plástico; y el trasero, con una salida de aire central en lugar del difusor simulado. Por su parte, los pilotos ahora están unidos y la tercera luz de freno se ha reubicado para que los propietarios puedan equipar alerones *aftermarket*.

El puesto de mandos es totalmente diferente tanto al del Toyota Yaris actual como al del GR Yaris anterior,



▲ El sistema de tracción total tiene tres modos: Normal, Track y Gravel, que ha sustituido al Sport.

▼ Por primera vez, el cuadro de instrumentos, que es de 12,3", es totalmente digital.

y es así gracias al *feedback* de los propietarios y de los pilotos de la marca.

La gran mayoría de las modificaciones del puesto de mandos han sido llevadas a cabo para mejorar la visibilidad. Por ejemplo, el retrovisor interior tiene una nueva ubicación, el borde superior del cuadro se ha bajado 50 mm y a la consola se le ha dado 15° más de inclinación para que el conductor lo tenga todo a mano. Es más, la firma asegura que incluso con arneses de competición es posible llegar a todos los mandos. Por cierto, físicos, como me gusta.

Y aquí llega la otra gran novedad. No hablo del aumento de potencia de su motor tricilíndrico de 1,6 litros turboalimentado, que ahora rinde 280 CV (19 más), ni del incremento del par, que ha pasado de 360 a 390 Nm. No. Me refiero al cambio de convertidor de par y ocho velocidades con levas y función *Launch Control*.

Este deportivo de bolsillo, que solo está disponible con los Torsen del anterior *Circuit Pack*, tiene una respuesta brutal. Parte de esa mejora se debe a los nuevos soportes para los amortiguadores delanteros, a la suspensión más firme o al mayor uso de adhesivo estructural y puntos de soldadura. Respecto al sistema de tracción total *GR-Four*, sigue teniendo tres modos, pero el Sport ha sido sus-



▲ Está disponible con cambio de convertidor de par, y tiene ocho velocidades.



Se basa en la plataforma GA-B del Yaris en la parte delantera y en la GA-C del Corolla en la trasera, de ahí que el ancho de vías posterior sea mayor.

TOYOTA GR YARIS

Motor
3 cil. trubo del. trans.

Cilindrada
1.618 cc

Potencia 280 CV a 6.500 rpm

Par motor 390 Nm a 3.250 rpm

Transmisión
Manual, 6 vel.

Tracción Integral

Largo/Ancho/Alto 3.995/1.805/1.455 mm

Maletero
174 litros

Peso 1.355 kg

Velocidad máx.
230 km/h

0-100 km/h
5,2 s

Consumo
8,7 l/100 km

Emisiones CO₂
197 gr/km

Precio
49.500 euros



▲ Las llantas de aleación forjadas de 18" tienen un precio de 2.000 euros.



▲ El maletero cubica solo 174 litros. No podía ser perfecto...

El color Gris Átomo se une a los ya conocidos Blanco Classic, Rojo Emoción y Negro Montecarlo.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

La diversión que ofrece, tanto en circuito como en carretera, es sobresaliente.



Lo peor

El precio se les ha ido de madre: desde 57.000 euros con cambio automático.

tituido por el Gravel, que ofrece un reparto de 53% delante y 47% detrás.

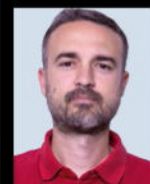
He tenido la oportunidad de probarlo en circuito y en un puerto de montaña, con cambio manual y automático, y la diversión que ofrece es tan grande como la satisfacción que produce. Corre más y va mejor, y mira que era complicado superarse. Te permite ir muy, muy rápido y corregir con bastante facilidad casi cualquier error que cometas. Pero, ¿con cuál me quedo? Para un tramo de curvas o circuito, no vacilo: con el manual, también por su iMT. Y eso que el automático realiza el cambio de transiciones de forma rápida.

Lo malo llega a la hora de pagar, porque la subida que ha pegado el precio es importante: 49.500 euros cuesta el manual y 57.000, el automático (en 2020 costaba 32.900 euros, 37.500 con el Circuit Pack). ➔

➤ He podido probar los GR Yaris Ogier y el Rovanpera, dos ediciones especiales diseñadas por los campeones del WRC, que incluyen modos de tracción diferentes: Morizo y Seb el primero, y Donut y Kalle el segundo.



◀ El motor de tres cilindros empuja que da gusto. Ahora rinde 280 CV, 19 CV más, y entrega 390 Nm, 30 Nm más.



MI OPINIÓN

HUGO
@hugovl_esp

¿Qué coche ofrece estas sensaciones? Ninguno con ese precio, incluso con el subidón. Es una pequeña bomba de diversión masiva, ahora con 280 CV y múltiples mejoras mecánicas. Seguirá siendo el deportivo con más éxito de los últimos tiempos.

VALORACIÓN



43

★★★★ = excelente, ★★★ = muy bien, ★★ = bien, ★ = suficiente, ☆ = insuficiente

AUTOBILD.ES AGOSTO 2024

VARIOS PASOS HACIA DELANTE

Lavado de cara del **Kia Sorento**, con un interior que apuesta por la tecnología y un frontal muy renovado. Sigue fiel a sus tres filas de asientos, camaleónico interior y una gama de motores donde hay de todo.



Con tres filas de asientos de serie, el Sorento sigue maximizando sus 4,81 metros de longitud. Detrás no cambia mucho.

El frontal es completamente nuevo. Las luces son siempre LED, pero no pueden ser matriciales.

DESPUÉS DE UNOS CUANTOS AÑOS EN EL MERCADO, al Sorento de cuarta generación ya le tocaba darse un buen lavado de cara y la marca coreana no ha dudado en hacerlo con una imagen frontal muy al estilo de su EV9. Las ópticas ahora son verticales (con nueva firma lumínica) y le aportan mucha personalidad, junto con la gran parrilla central que se sitúa en una posición muy elevada. El resto del exterior no cambia demasiado, con un lateral que permanece prácticamente inalterado y una parte posterior que estrena pilotos y parachoques. Hay nuevos diseños de llantas, que pueden ser de entre 18 a 20 pulgadas, y tres colores inéditos para la carrocería: Volcanic Sand, Interstellar Grey y Cityscape Green.

En todo lo relativo al espacio interior, aforo (siete plazas) y capacidad de carga (la zona del maletero es muy modulable) es exactamente igual que el modelo anterior. Eso sí, en las plazas delanteras es donde se

da la magia, ya que Kia ha dispuesto un largo panel curvado que aloja dos pantallas de 12,3 pulgadas, una para el cuadro de instrumentos y otra para el sistema multimedia. La climatización también adopta nuevos mandos, herencia directa de los que estrenó en su momento el EV6, y también se han recolocado las salidas de aire. De esta forma, tenemos un habitáculo diáfano y espacioso que además usa materiales sostenibles, como el cuero artificial y las fibras de plástico reciclado (PET) en la tapicería. Detrás, dos filas, con unos asientos muy cómodos y holgados en la intermedia y dos butacas más modestas en la tercera fila (son perfectamente apta para niños).

La guinda tecnológica la pone la huella dactilar entre los asientos, que permite vincular el coche a su conductor para arrancarlo simplemente con el dedo (también ofrece una llave digital para poder abrir el coche con el propio móvil).



▲ La calidad es más que convincente. Hay dos niveles de equipamiento: Drive y Emotion.

◀ Doble pantalla de 12,3 pulgadas y sistema multimedia siempre conectado a Internet.



PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Espacio interior y modularidad, calidad y tecnología, gama de motores.



Lo peor

Acceso a la tercera fila, diésel algo ruidoso, sujeción lateral de los asientos.



▲ El maletero varía según la versión: 604 litros en las versiones PHEV, 608 en las híbridas convencionales y 616 en las diésel.



▲ Segunda fila amplia y cómoda. La tercera es recomendable más bien para niños, ya que su acceso no es sencillo.



A nivel mecánico, el nuevo Sorento se des-pacha con tres versiones: un PHEV, equipado con un motor 1.6 T-GDI y una batería de 13,8 kWh que entrega 253 CV (transmisión automática de seis velocidades y tracción 4x4), un híbrido convencional de 215 CV (mismo bloque 1.6 T-GDI y batería de 1,49 kWh, junto a un cambio automático de seis relaciones y, en su caso, disponible en tracción a dos o cuatro ruedas) y, por último, una variante diésel 2.2 de 194 CV con transmisión de doble embrague de ocho velocidades y tracción 4x2 ó 4x4.

Elijo la variante híbrida de tracción delantera para esta primera toma de contacto y desde los primeros kilómetros el Sorento me responde con una conducción muy agradable. Los asientos me propor-

cionan un confort tremendo y si no demandas demasiada aceleración, el bloque de gasolina ni se oye. La suspensión trabaja de forma adecuada y absorbe los baches de la carretera con suma facilidad, sin que se sienta ningún traqueteo incómodo en el interior, pero tiene un punto de firmeza perfecto para no oscilar demasiado en las curvas más cerradas. Como SUV familiar que es, no anima a subir el ritmo, así que me decanto más bien en analizar un consumo que se queda en unos razonables 7,6 litros a los 100 km. No es una cifra de record, pero con un depósito de 67 litros, estarás cubriendo una distancia de poco más de 800 km antes de parar a repostar.

Los precios arrancan en los 45.660 euros, 48.376 para el diésel y 55.173 si te decantas por el PHEV. ➔



FOTOS: FABRICANTE, AUTO BILD

▲ Todas las llantas son de nuevo diseño y van desde las 18 a las 20 pulgadas.

KIA SORENTO HEV 1.6 T-GDI DRIVE

Motor 4L Turbo, del. trans. + eléctrico
Potencia 215 CV **Par motor** 367 Nm
Batería 1.49 kWh **Transmisión** Automática, 6 velocidades **Tracción** Delantera
Largo/Ancho/Alto 4.815/1.900/1.700 mm **Maletero** 179/608/1.996 litros **Peso** 1.896 kg
Velocidad máxima 183 km/h
0-100 km/h 9,4 s **Consumo** 6,6 l/100 km **Emisiones CO₂** 150 g/km
Precio 45.660 euros

Los precios del nuevo Sorento arrancan en los 45.600 euros, una cifra justa por todo lo que ofrece.



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
 @KikaRuiz77

El Sorento se ha puesto al día donde lo necesitaba para seguir siendo un rival duro para los Santa Fe, Renault Espace o Skoda Kodiaq. Su polifacético interior de siete asientos se ha modernizado con la última tecnología y la gama de motores responde a todas las necesidades.

VALORACIÓN



45

De camuflaje por Amsterdam

Hemos conducido el nuevo **Skoda Elroq** por las calles de la ciudad holandesa. Un SUV eléctrico que se presentará a finales de año y costará unos 35.000 euros.

ENVUELTO EN SECRETISMO ANTES DE SU PRESENTACIÓN internacional. Así he conducido el nuevo Skoda Elroq en Ámsterdam. Una ciudad que hacía tiempo que no visitaba y que se tiñó con los colores de la marca y de este prototipo camuflado.

Sin embargo, para ser un vehículo preserie, lo cierto es que en lo relativo al interior y a la dinámica, ya está bastante pulido y en las últimas fases de ajuste y desarrollo. Y la localización no era ni mucho menos casual. Países Bajos es uno de los bastiones para los coches eléctricos como este. Y allí los SUV son igual de populares que en nuestro país.

El Skoda Elroq es el primer coche de la nueva era del fabricante en lo que a diseño se refiere, con la doctrina *Modern Solid*, que fue presentada con algunos *concept cars* previos. Y entre las (pocas) cosas que puedo adelantar, es evidente que el *lettering* de Skoda tanto delante como detrás no es una casualidad. El emblema va a desaparecer y será relegado a las llantas. Aunque comenté a un ingeniero la idea de colocarlo en el pilar C como ha hecho algún fabricante y me admitió que es una idea que no han terminado de descartar.

Habrà una nueva firma lumínica dividida en secciones, por supuesto, con tecnología LED y MatrixLED, formas poligonales y aristas bien definidas a lo largo de la carrocería. Aunque el principal objetivo de estos diseños será el de maximizar el rendimiento aerodinámico de los coches.

Concretamente, el Elroq tendrá un coeficiente Cx de 0,26. Y este dato es importantísimo en los coches eléctricos para incrementar su autonomía. Pero no puedo contarte más. Para saber más datos, tendrás que esperar para verlo en unos meses.

En cuanto al interior, tampoco puedo decir demasiado... Aunque lo lógico es que se parezca al *concept* Skoda Epiq, el pequeño SUV que la marca lanzará en algo más de un año. Y puedes esperar que sea fiel a la esencia de los checos, con materiales sostenibles y acabados de mucha calidad, con tecnología, controles físicos en buena medida y soluciones muy inteligentes. Sin obviar los 470 litros de maletero que tendrá, claro.

La variedad de motorizaciones será clave para acercarse a todo tipo de clientes.



Como puedes ver, habrá un rediseño de la calandra. Las rejillas ya no son necesarias en un coche eléctrico.

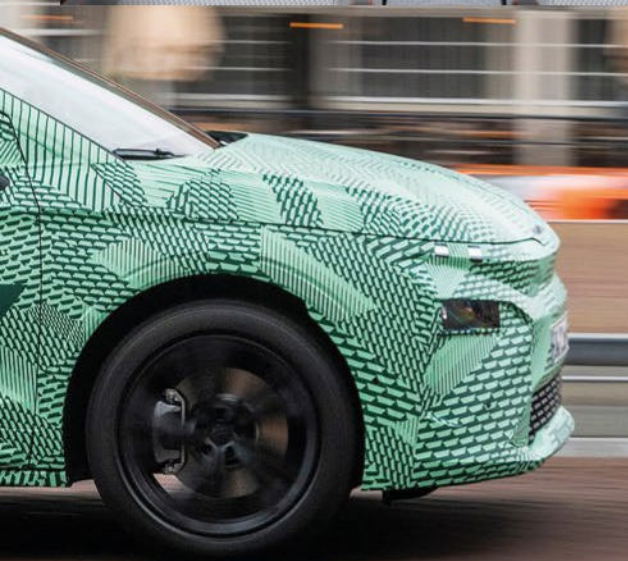




Un camuflaje curioso, con flamencos, en honor a Amsterdam. El Elroq apunta a muchas ventas en los países nórdicos.



El interior del 'concept car' Skoda Epiq nos da una buena idea de cómo será el del nuevo SUV 100% eléctrico checo.



La autonomía, de entre 350 y 560 kilómetros, será fundamental, junto a la carga rápida.

SKODA ELROQ 85

Motor

Motor eléctrico en el eje trasero

Potencia

210 kW (281 CV)

Par motor

N.D.

Transmisión

Automática

Tracción

Trasera

Largo/Ancho/Alto

4.480/N.D./N.D.

mm

Maletero

470-1.580 litros

Peso

N.D.

Velocidad máx.

180 km/h

0-100 km/h

N.D.

Consumo

15 kWh/100 km

(durante la prueba)

Precio

N.D.

Dinámicamente, pude conducirlo durante un trayecto de aproximadamente 40 kilómetros. Muy poco para sacar conclusiones como a mí me gustaría, porque normalmente *exprimo* bien los vehículos.

Sin embargo, te puedo decir que apunta a ser un coche perfecto para las ciudades. Habrá varias motorizaciones: de 167 CV con 55 kWh de batería, de 201 CV con 63 kWh y de 281 CV con 82 kWh. Todas ellas de tracción trasera y entre 350 y 560 kilómetros de autonomía. Y, finalmente, por si la echabas en falta, habrá una opción con tracción total de 295 CV, con la batería de mayor tamaño.

En todos los casos la capacidad de recarga es de hasta 175 kW de potencia en corriente continua, lo que se traducirá en regenerar de un 10 al 80% en 25-28 minutos.

El Elroq es agradable, con una posición de conducción perfecta y suavidad en sus movimientos. La suspensión, firme y confortable en la justa medida. Y posee un diámetro de giro de 9,3 metros perfecto para las urbes. Aunque su regeneración de frenada (con tres niveles seleccionables mediante las levas) es demasiado dócil. No tendrás, al menos de momento, una conducción *one pedal*.

Y para finalizar, pude bajar el consumo de los 15 kWh/100 km, pero toma con pinzas este dato, porque los terrenos y carreteras de España son muy diferentes. 🚫



PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Un diseño elegante y renovado, muchas motorizaciones y calidad interior.



Lo peor

Frenada regenerativa demasiado suave. Se echan en falta los emblemas.



MI OPINIÓN

RODRIGO GARCÍA V.
@BNZ_Motorsport

Creo que el Skoda Elroq se asienta sobre los pilares de la marca. Con muchas motorizaciones, un interior de muchísima calidad y soluciones muy inteligentes para las familias. Si finalmente su precio se enmarca en los 35.000 euros, será un acierto.

VALORACIÓN



★★★★★ = excelente, ★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = bien, ★★★★★ = suficiente, ★★★★★ = insuficiente



UN SOPLO DE AIRE FRESCO

Roadster. Una antigua denominación británica, ahora reinterpretada por China. Con el nuevo **Cyberster**, MG traslada a la nueva generación de coches eléctricos a la tradición más pura de conducir aire libre. Ya lo hemos probado y te contamos cómo se comporta.

UN CIELO GRIS, EL AIRE HÚMEDO Y LAS CARRETERAS rectas y atascadas. Quizá haya lugares mucho mejores en el mundo para una primera toma de contacto con este *roadster* que los polvorientos suburbios de la ciudad de Pekín. Pero si los chinos son quienes han construido el primer modelo descapotable serio de la generación eléctrica y no puedo ser tan exigente y debo aprovechar esta oportunidad.

Algunos dirán que ya existen el Smart ForTwo o el Fiat 500 con techos plegables, pero no los podemos considerar seriamente en esta ecuación, claro. Y el nuevo Maserati Gran-

Cabrio Folgore está fuera del alcance de la mayoría.

Sin embargo, el MG Cyberster parte desde unos 42.000 euros al cambio en China. Y cuando llegue a suelo europeo, después de verano, podría rondar aproximadamente los 60.000 euros. Y en esta tesitura estoy, mientras me encuentro en un camping polvoriento a una hora de la capital de China, observando a este biplaza.

En realidad, parece mucho más grande que en las primeras fotografías que vimos. Y para un fabricante tradicional con un siglo de historia, luce realmente moderno. La firma creció con el MGA y el MGB, y a prin-





MG CYBERSTER

Motor Eléctrico, delantero **Potencia** 250 kW (340 CV)
Par motor 475 Nm **Batería** 64 kWh
Transmisión Automática **Tracción** Trasera
Largo/Ancho/Alto 4.530/1.910/1.330 mm
Maletero N.D **Peso** 1.985 kg **Velocidad máx.** 195 km/h
0-100 km/h 5,2 s **Consumo** N.D
Autonomía hasta 500 km (WLTP estimado)
Precio estimado 60.000 euros



El Cyberster es el primer y único modelo a cielo abierto razonablemente asequible en esta generación de coches eléctricos.

! El MG Cyberster cuesta en china unos 42.000 euros al cambio. Falta por ver su precio en Europa

cipios del siglo XXI intentó traer de vuelta un *roadster* de la vieja escuela como el MG TF. Pero el curioso nombre del Cyberster lo dice todo.

Los nuevos propietarios chinos miran hacia el futuro. Por fuera, con afilados faros LED delanteros, pilotos traseros en forma de flecha, un maletero cortado por gruesas aristas y, sobre todo, puertas de tijera que se abren verticalmente al más puro estilo de un Lamborghini Aventador. Ningún otro coche eléctrico dentro de este rango de precios es tan impresionante estéticamente. Y te aseguro que este MG roba todas las miradas por la calle.

Mientras tanto, en el interior, el conductor se ubica frente a un panel de instrumentos digital con tres pantallas dispuestas de forma curva detrás de un volante lleno de boto- ➤➤

FOTOS: HERSTELLER (2), THOMAS GEEGER (2)



El panorama digital de pantallas detrás del volante realmente no encaja con el concepto de 'roadster' clásico.



» nes físicos. Nada que ver con los antiguos *roadster* británicos.

También me encuentro con una consola central con grandes controles, junto a una pantalla multimedia táctil para la climatización. Y entre esos botones hay uno para la apertura de las puertas o el techo, que puede accionarse hasta a 50 km/h.

El fuerte aire que me despeina se lleva consigo momentáneamente todas las críticas, porque el MG Cyberster vuelve a ser un descapotable tradicional. Abierto, honesto... Pero silencioso. Lo malo es que nadie diría que la brisa en Pekín es fresca...

Cabe destacar que este modelo no es tan manejable como sus antecesores. La batería es pesada y antes de exportarlo a Europa, deberían mejorar la suspensión, el tacto de los frenos y la dirección. Aunque a los chinos les guste mucho la comida picante, sus coches deportivos son... Demasiado suaves.

Y esto puede funcionar en un SUV, pero un cabrio de estas capacidades necesita más. Pese a ello, no te preocupes, porque el Cyberster es más apasionante que la mayoría de vehículos eléctricos que llegan del Lejano Oriente. Toma las curvas con cierta agilidad, se agarra al asfalto y se tensa incluso un poco más al activar el modo Sport. Además, como si fuera un auténtico coche de carreras, cuenta con una

opción *boost* que suma un empuje adicional durante unos segundos si presionas el botón de activación que está en el volante.

Detrás del aro, encontramos dos levas que no tienen nada que ver con una caja de cambios automática o secuencial. Aquí, la de la derecha

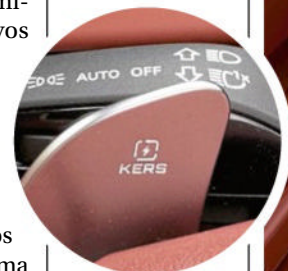
sirve para alternar entre los diferentes modos de conducción y la de la izquierda, para seleccionar el nivel de frenada regenerativa deseada, que recuperará más o menos energía para la batería mediante la retención. Si bien, las diferencias entre unas posiciones y otras son mínimas.



▲ El botón satélite derecho del volante sirve para un 'boost' de potencia extra.



▲ Botones para abrir eléctricamente sus espectaculares puertas.



▲ La leva izquierda, llamada KERS, cambia los niveles de regeneración.



El habitáculo está construido alrededor del conductor, lo que crea una estrecha relación entre coche y piloto.



Con sus puertas de tijera (al estilo de los Lamborghini), el MG Cyberster se convierte al instante en la estrella de cualquier calle en la que aparques. Te aseguramos que su diseño atrae muchas miradas.

▲ Incluso con el techo cerrado, el Cyberster se ve muy bien a nivel estético

La versión básica del nuevo modelo eléctrico chino tiene 340 CV de potencia y 475 Nm de par, enviados al eje trasero para impulsar las ruedas de 19 pulgadas hacia delante. Suficiente para acelerar de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y alcanzar 195 km/h de velocidad máxima.

▼ Abundante cuero y dos botones satélite en el volante: 'boost' y modos de conducción.

Pero si realmente quieres sentir la ira del viento, podrás optar por la versión con dos motores eléctricos y tracción total, capaz de superar las cifras de algunos Porsche con los boxer de seis cilindros.

Hablamos de 510 CV y 725 Nm de par, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y una velocidad máxima de unos 200 km/h. Suficiente para poner a prueba cualquier peinado y dar algún susto a tu (o tus) acompañantes.

Monta baterías de 64 o 77 kWh de capacidad y promete, en el mejor de los casos, autonomías de hasta 500 km, según el ciclo de homologación WLTP que utilizamos en Europa.

Para poder disfrutarlo un poco al volante no es necesario conducir demasiado lejos de los alrededores de Pekín para encontrar algunas carreteras con curvas y algo menos de tráfico de lo habitual. Sigo ahora el trazado del río Shagou y disfruto de las curvas naturales del asfalto al recorrer su curso. Por unos instantes olvido el cielo gris y el aire húmedo y a medida que avanza el recorrido, las comisuras de mis labios se arquean y me doy cuenta de que estoy esbozando una sonrisa.

De repente, me da la impresión de que China se ha convertido en la Côte d'Azur francesa. Porque un roadster siempre ha sido y siempre será así. No depende del mapa o la ruta, sino de la mentalidad. ➔



MI OPINIÓN
THOMAS GEIGER
@AutoBildSpain

Conducir un cabrio al aire libre siempre gusta. Aunque hay 'roadsters' más apasionantes y normalmente prefiero quitar la música y escuchar un motor, me alegro de que MG mantenga vivo este segmento con una novedad así en medio del auge de los coches eléctricos.

VALORACIÓN
★★★★★

51

AUTOBILD.ES AGOSTO 2024



▲ La delicadeza duró poco. Botones en la consola central muy toscos para la apertura de las puertas o de la capota.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Sensación de espacio, diseño del salpicadero, manejo, acceso a plazas tras.



Lo peor

Acceso al maletero, postura para las piernas atrás, dirección sin 'feeling'.

EL QUE VUELVE A CAMBIARLO TODO



A diferencia de los Carrera normales, el GTS tiene las dos salidas de escape en el centro del difusor. ¡Y cómo suenan!

El trabajo de desarrollo en Weissach debe ser estresante: mejorar lo inmejorable. El primer **Porsche 911 híbrido** deja claro que no tienen límite ahí dentro; es un coche de 10.

ES UNO DE LOS COCHES QUE MÁS HA INFLUENCIADO en la historia del automóvil. Y no solo eso: también es uno de los deportivos más importantes que han existido desde su aparición hace ya seis décadas.

Por eso mismo, ha pasado por situaciones de todo tipo, desde adap-

taciones de seguridad en los cabrio para EEUU (así surgió el Targa) a la llegada de la tracción integral o la aparición de la refrigeración por agua en la generación 996.

Ahora, no podía ser de otro modo, ha llegado la hora de otro gran cambio: el de la electrificación. Hace unos meses, cuando empezaron los



No le podrás poner ni una sola pega. El sistema de 'infotainment' está organizado y es lógico. El interior tiene una calidad sobresaliente.

PORSCHE 911

Motor

Bóxer, 6 cil, trasero long. (485 CV) + eléctrico (40 kW)

Cilindrada

3.591 cc

Potencia 541 CV

Par motor

610 Nm

Transmisión

PDK 8 vel.

Tracción Trasera

Largo/Ancho/Alto

4.553/1.852/N.D.

Maletero

135 litros

Peso 1.670 kg

Velocidad máx.

312 km/h

0-100 km/h

3,0 s

Consumo

10,5 l/100 km

Precio

198.102 euros



▲ El mando giratorio de los modos de conducción se mantiene en el volante.

rumores de un 911 híbrido, había quien creía que se lanzaría un híbrido enchufable, pesado y muy potente, pero que perdería parte de agilidad debido a su elevada masa.

La realidad es que se trata de un sistema de hibridación que apenas aporta unos 50 kilos a todo el conjunto y que se ofrece únicamente unido a la versión GTS.

Si sigues un poco la trayectoria de la gama sabrás que esta variante nunca ha salido al inicio de la vida comercial de cada generación (o *facelift*), aunque en este caso cambia. Una de las razones es que tiene tanto éxito que se ha convertido en una de las versiones más demandadas, aunque por otro es porque probablemente se necesitaba un paraguas bajo el que aglutinar todos estos cambios, que al



El sistema híbrido le suma 50 kilos al coche. La batería de 12 voltios tiene 110 mm de alto.

Las láminas del paragolpes se abren en modo Sport+ para refrigerar mejor o se cierran para mejorar la aerodinámica.

final arrojan unas cifras de potencia y prestaciones muy elevadas.

Así las cosas, el 911 GTS T-Hybrid, que así se llama el modelo, llega con un motor nuevo de 3,6 litros que se ha evolucionado del que tiene el Carrera normal (un 3.0 biturbo de 394 CV). Se han retocado aspectos como el diámetro y la carrera de los pistones para subir la cilindrada a 3,6 litros. El bóxer de seis cilindros es más bajo, 110 mm según me cuentan en la marca, para poder acoplar todos

los elementos que necesita el sistema eléctrico.

En cuanto al aspecto híbrido puro y duro, cuenta con una batería de 1,9 kWh ubicada justo sobre el eje delantero, pero aunque es mayor que la de muchos coches de su clase, no está preparado para mover el coche en modo cero emisiones porque, me dicen, eso necesitaría, entre otras cosas, complicar la transmisión con embragues y demás, lo que significa más peso.

Ahora, los 911 serán biplazas de serie, pero se pueden añadir los dos asientos de atrás sin sobreprecio.



En cuanto al e-motor, está unido a la caja de cambios PDK y tiene 40 kW (unos 54 CV) y 150 Nm. En total los GTS ofrecen 541 CV, 61 CV más que los GTS anteriores, lo que supone mejorar las prestaciones.

Lo compruebo en el circuito de Ascari, donde disfruto de la habitual dinámica sensacional de los 911: el coche se nota ligero y responde a las órdenes del volante de manera instantánea. También al acelerador: piso a fondo y no siento el retraso del turbo porque el nuevo compresor (solo tiene uno) es más grande y se mantiene precargado para no perder tiempo a la hora de entregar la potencia.

Quizá me llama la atención el equipo de frenos. Los coches de la prueba tenían el sistema PCCB (cerámicos), por lo que la potencia y la resistencia están fuera de toda duda. Pero al tratarse de un híbrido, tenía curiosidad por saber cómo habían gestionado el tacto del pedal. ¿Lo adivinas? Si no te dicen nada, piensas que es un sistema hidráulico normal sin frenada regenerativa.

Yo pensaba que el anterior 911 ya era un coche redondo, pero el equipo de Weissach me ha demostrado, una vez más, que saben hacer magia... ☹️

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Dinámica que te vuelve loco, tecnología al servicio (de verdad) de la conducción.



Lo peor

Botón de arranque o una pantalla de aspecto genérico: pierde esencia.



MI OPINIÓN

LUIS GUISADO
@LuisGulTG

Que el 911 tiene algunos detalles que mejoraría, es muy cierto. Pero que creo que es el mejor deportivo que te puedes encontrar hoy por hoy en el mercado, también lo es. No solo por calidad interior, sino por cómo va y por lo que transmite, tanto rápido como de paseo. Pura fantasía.

VALORACIÓN



53

AUTOBILD.ES AGOSTO 2024

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

CON PERSONALIDAD PROPIA

Mitsubishi renueva su **ASX** con un frontal completamente nuevo, una gama de motores híbridos para todos los gustos y precios desde 21.600 euros.



SI HAY UN SEGMENTO DE MODA EN EL MERCADO español es el de los SUV-B. Es decir, aquellos que se mueven en la frontera de los 4,2 metros de longitud, que ofrecen cuatro plazas reales en su interior y un maletero para afrontar un viaje de media distancia sin problema, además de moverse por la ciudad como pez en el agua. Por eso Mitsubishi apostó por lanzar un ASX que compartía muchos elementos estéticos con el Renault Captur y por eso ahora lo diferencia con personalidad propia.

Ni más ni menos que el 30% del mercado copa esta categoría y de ahí su importancia a la hora de acertar con el diseño, pues no olvidemos cómo la estética sigue siendo el principal factor de comprar a la hora de decidirse por un modelo.

Por eso el japonés ahora presume de un frontal completamente renovado y de más personalidad, donde destacan el logo de los diamantes y



▲ Además de un interior con un mejor nivel de insonorización y aislamiento, el ASX cuenta de serie en toda la gama con una pantalla táctil multifunción de 10,3 pulgadas que integra todos los servicios de Google.

MITSUBISHI ASX 130T MHEV

Motor

4 cil. del. trans.

Cilindrada

1.332 cc

Potencia

140 CV

a 6.000 rpm

Par motor

260 Nm

a 1.750 rpm

Transmisión

Manual 6 vel.

Tracción

Delantera

Largo/Ancho/

Alto 4.227/1.797/

1.567 mm

Maletero

422-1.275 litros

Peso

1.247 kg.

Velocidad máx.

196 km/h

0-100 km/h

10,3 s

Consumo

5,7 l/100 km

Emisiones CO₂

N.D.

Precio

22.890 euros

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Imagen más propia de Mitsubishi y relación entre precio y equipamiento de serie.



Lo peor

Dirección algo artificial y el espacio para las piernas detrás es justo.



una parrilla mucho más agresiva. Se calza sobre llantas de 18 pulgadas de aleación que contribuyen a darle ese aire más deportivo. En la trasera apenas varían las ópticas y destacan las letras del fabricante en grande.

Por dentro ahora luce mejores acabados y un paso más hacia la digitalización. Un paso que efectúa de dos maneras. Por un lado con una enorme pantalla central tipo tablet en la que alberga todas las funciones de infoentretenimiento y, por otro, gracias a la integración de los servicios de Google en su conectividad. Ahora el navegador utiliza Google Maps y, la verdad, funciona de maravilla.

Lo he podido comprobar por las carreteras de Roma, donde he puesto a prueba una unidad con motor 1,3 litros e hibridación ligera. Dispone de dos variantes de potencia, una de 140 caballos con cambio manual y otra de 160 CV con automático. La primera es la que he escogido para esta primera toma de contacto y me ha gus-



Casi toda la gama cuenta con la Etiqueta ECO de la DGT, gracias a la hibridación de sus motores.



▲ Las llantas de aleación de 18 pulgadas vienen de fábrica.

▼ Con 1,85 m de altura hay espacio suficiente para la cabeza y más justo para las piernas.

tado porque mueve sin problemas de fuerza un conjunto ligero (el peso se queda en 1.247 kilos). Además es suave y al interior apenas llega rumorosidad. Los esquemas de suspensión son bastante ruteros y dispone de cuatro modos de conducción (Comfort, Eco, Person y Sport) para jugar con la potencia y el chasis del coche. Lo que menos me ha gustado es el tacto de la dirección, demasiado artificial y que no transmite todas las sensaciones del eje delantero.

En términos de habitabilidad, las dos butacas delanteras acogen bien al conductor y su acompañante, mientras la fila trasera ofrece espacio real para dos adultos, con una cota para la cabeza correcta.

Además de los bloques mecánicos 1.3 con 140 y 160 CV, la nueva gama ASX cuenta con otras dos opciones. Como entrada de gama aparece un 1.0 tricilíndrico de 90 CV, mientras para los más exigentes Mitsubishi reserva el bloque 1.6 híbrido, con una batería autorrecargable y 160 caballos de potencia.

Salvo el 1.0 que tiene Etiqueta C de la DGT, el resto luce en el parabrisas la Etiqueta ECO que tanto demandan los compradores hoy en día.

Los precios del nuevo ASX se mueven entre 21.390 y 32.690 euros, con cinco años de garantía para todos los modelos. 🚫



MI
OPINIÓN

DAVID LÓPEZ
@davidautobild

Estar en el segmento SUV B es fundamental para cualquier fabricante, por eso el ASX es un modelo crucial para Mitsubishi. Y ahora acierta al dotarle de una imagen mucho más personalizada, perfecta para quien quiera distinguirse con un coche diferente.

VALORACIÓN



55

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

AUTOBILD.ES AGOSTO 2024

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVX LIVE . ICU

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

EL JUEGO ESTÁ CAMBIANDO

Es el primer eléctrico de la marca diseñado por y para Europa. El nuevo **Ford Explorer** tiene ADN de otro grupo automovilístico, pero se trata de un producto con carácter propio.



HASTA AHORA HABÍA SIDO ENORME. El Ford Explorer que conocíamos en nuestras carreteras era un SUV híbrido enchufable de cinco metros con un carácter inconfundiblemente americano, desde su tamaño al comportamiento dinámico. Sin embargo, desde ahora el modelo que lleva este nombre ha cambiado completamente: se trata de un coche diseñado en Europa para nuestras carreteras, lo que significa que está pensado para satisfacer las necesidades que tenemos en nuestro continente.

La principal, como habrás imaginado, es la electrificación. Este nuevo Explorer se basa en la plataforma MEB del Grupo Volkswagen. Eso quiere decir que tiene algunos elementos que te resultarán familiares,



▲ La gama es sencilla y tiene dos acabados, base y Premium. De serie todos tienen la pantalla de 14,6", control de velocidad adaptativo, asientos eléctricos con masaje... El Premium añade portón eléctrico, HUD...

FORD EXPLORER 77 KWH RWD

Motor Eléctrico, trasero **Potencia** 286 CV
Par motor 545 Nm **Transmisión** Automática
Batería 77 kWh **Tracción** Trasera **Largo/Ancho/Alto**
 4.468/1.946/1.630 mm **Maletero** 530-1.460 litros
Peso 2.090 kg **Velocidad máxima** 180 km/h
0-100 km/h 6,4 s **Consumo** 14,7 l/100 km
Precio 51.765 euros (sin descuentos)



Ofrece hasta 602 km de autonomía en el caso de la versión de propulsión y 566 en el AWD.

FOTOS: FABRICANTE, AUTO BILD

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Se conduce bien y parece más ligero de lo que es. Acceso a las plazas traseras.



Lo peor

Dirección sosa, peajes de la MEB, como la pantalla tras el volante o los tambores.



▲ La batería pequeña permite cargas de 135 kWh y la mayor, de 185. El maletero tiene entre 530 y 1.460 litros.



▲ De serie llega con llantas de 19" (20 el Premium), pero se pueden poner 21".

Esta pantalla oculta un hueco para dejar cosas que además se bloquea con el cierre centralizado.



como los elevavinas con solo dos botones para las cuatro ventanillas o la pequeña pantalla detrás del volante. También que cuenta con las baterías que ya conocemos de eléctricos como el ID.4: hay una de 77 kWh para el modelo de propulsión (286 CV) y otra de 79 para el de tracción integral (340 CV).

En la marca remarcan que han tomado el coche y lo han rehecho, en la medida de lo posible, para cumplir con las expectativas que siempre han ofrecido: conducción dinámica y "coches no aburridos", según sus propias palabras. Por eso la suspensión recibe muelles y amortiguadores nuevos, así como estabilizadoras más gruesas.

También han calibrado de manera diferente la electrónica de la dirección y el control de estabilidad se ha programado para que ayude a girar en las curvas al estilo del XDS de los modelos del grupo alemán.

¿Y eso cómo se traduce en la carretera? Para saberlo me desplazo hasta las carreteras de Liubliana donde Ford ha preparado esta prueba.

Lo primero que me llama la atención es que es un coche muy espacioso, que parece más grande. Los pasajeros de atrás tienen bastante espacio para las piernas y el acceso no está nada mal.

Delante pasa lo mismo: es amplio y los asientos recogen muy bien la espalda aunque la banqueta podría

ser algo más larga para dejar un puesto de conducción redondo.

En el centro del salpicadero aparece una pantalla vertical con una capa de personalización de Ford (aunque probablemente utilizarás Android Auto o CarPlay) que se ve bastante bien y puede desplazarse: se puede quedar vertical para dar acceso a un compartimento en el que dejar cosas.

En marcha, con el modelo de 286 CV vas a tener más que de sobra, aunque el de 340 CV acelera mucho y bien. En curvas parece más ligero de lo que es y los frenos tienen un tacto bueno... siempre y cuando no quieras apurar o necesites precisión extrema.

Solo la dirección, que creo que es demasiado suave, desentona un poco: poniéndola en modo Sport se soluciona, aunque esto es un problema menor dado su carácter familiar.



MI OPINIÓN

LUIS I. GUISADO
 @LuisGuiTG

Es un modelo que, aunque se base en una plataforma de otro grupo automovilístico, tiene su propia identidad y hasta mejora el original. Espacioso, dinámico y relativamente "asequible" gracias al descuento de más de 5.000 euros que ofrecen, aparte de las ayudas.

VALORACIÓN



★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

UN LUJO DE LOS QUE QUEDAN POCOS

286 CV, motor TDI y espacio para todo. Son las armas de este renovado **Audi Q7**, todo un lujo para viajar con confort, potencia y, sobre todo, casi 1.000 kilómetros sin tener que repostar.

NADIE PUEDE DISCUTIR SOBRE HACIA DÓNDE camina el destino del mundo del automóvil, al menos a nivel de tecnologías de propulsión. Y no lo hace precisamente hacia el corazón diésel de este modelo.

Un coche que antes era el rey de la carretera con esa mecánica y que ahora convive con muchas otras tecnologías, como he podido comprobar en los más de 1.000 kilómetros por las carreteras de España para elaborar esta prueba. Y sin cansancio, como te contaré más adelante.

Porque el Audi Q7 puede *asustar* al verlo por fuera con sus medidas, ya que supera los cinco metros de largo y casi los dos de ancho. Como es normal, eso supone disponer de un habitáculo mayúsculo, con dos enormes butacones delante, tres asientos individuales en la segunda fila, donde tres adultos viajan sin apreturas, y un maletero que se puede usar de dos maneras. Bien como zona de carga con hasta 1.993 litros o bien como dos asientos extra para viajes con siete personas. En este caso, la zona de carga de 867 litros se reduce y te reco-



▲ En la parte superior de la pantalla más baja puedes poner atajos de funciones.



▲ Calidad de acabados y puesto de conducción más bajo de lo esperado.



! Ha sido puesto al día a comienzos de año, ahora luce un frontal mucho más moderno y un interior donde da un paso más a nivel digital

◀ Cuadro de relojes con varias vistas y dos pantallas para controlar todas las funciones del coche.

Aunque es un coche hecho para viajar, en el modo más deportivo contiene bien el balanceo.



Audi Q7 50 TDI

286 CV
0-100 km/h 6,1 s
7,8 l/100 km
86.270 euros



Con más de cinco metros de longitud, dispone de un habitáculo con hasta siete plazas.

Puede calzarse con llantas de aleación de hasta 20 pulgadas.



miendo el viaje para cortas distancias si hablamos de siete pasajeros que superen el 1,70 de altura.

Debido a su tamaño, algunas carreteras (y que decir de algunas plazas de parking, pero ese es un debate que dejamos para otra día) se quedan pequeñas. Sin embargo, la buena noticia es que sus ingenieros han conseguido una dinámica que logra transmitir otra sensación.

Porque al volante no siento esas dimensiones, no se nota torpeza. La posición de conducción y un centro de gravedad más bajo de lo esperado, además de las múltiples regulaciones de asiento y volante, consiguen que en marcha lo sientas ágil desde el minuto uno. También contribuye a esa sensación el desempeño de su motor,

un propulsor de los de *toda la vida*, con las letras TDI pegadas en el portón trasero. Es cierto que también luce la Etiqueta ECO de la DGT en el parabrisas delantero, gracias a su microhibridación, pero los latidos de su corazón son diésel.

Porque el sistema con batería de 48V y motor eléctrico de 16 CV, que sirve para lucir la pegatina, solo apoya al bloque TDI de 286 CV en algunas fases de la marcha; durante la mayor parte del tiempo el trabajo de mover los 2.175 kilos que declara el Q7 sobre la báscula corre a cargo de un bloque de seis cilindros en línea con tres litros de cilindrada.

Con un par máximo de 600 Nm y la patada habitual de un TDI desde 1.700 rpm, este Q7 evoca las sensaciones típicas de conducir un coche hace años y no los híbridos de hoy en día. La respuesta, incluso con todas las plazas ocupadas, es contundente y siempre sientes que hay fuerza para adelantar bajo el pedal derecho.

A nivel de comportamiento es un SUV de clara vocación rutera, donde el confort de marcha es lo primordial. Tanto por los niveles de insorización

y aislamiento, como por unos tarados de suspensión bondadosos. Cuenta con modo Sport que endurece algo los reglajes, pero sus dimensiones son las que son y en carreteras ratoneras se sienten las inercias y, sobre todo, la estrechez de la calzada.

Eso sí, no es ni mucho menos un *barco* y las inercias resultan menores que en otros rivales de la competencia como un X5 o un GLE. ➔

Datos técnicos / Mediciones

Motor	V6 del. long. + eléctrico
Potencia	286 CV a 3.500 rpm
Par	600 Nm a 1.750 rpm
Batería	48V
Tracción/Transmisión	Integral/aut. 8 vel.
Velocidad máxima	241 km/h
0-100 km/h (en el test)	6,1 s (6,3 s)
60-100/80-120 km/h	2,8 s/3,2 s
Consumo (en el test)	7,8 l/100 km (8,1 l/100 km)
Autonomía en el test	911 km
Frenada (desde 100 km/h)	36,6/37,4 m (frio/caliente)
Largo/ancho/alto	5.072/1.970/1.748 mm
Distancia entre ejes	2.999 mm
Volumen del maletero	863-1.992 litros
Peso en vacío	2.145 kg
Capacidad de carga	N.D.
Capacidad de remolque	N.D.
Garantía	2 años
Precio	86.270 euros

*Versión probada: Audi Q7 50 TDI



**MI
OPINIÓN**

DAVID LÓPEZ
@davidautobild

FOTOS: MICHAEL NEHRMANN, AUTOBILD

Los grandes SUV alemanes de lujo son los rivales de este Audi Q7 y frente a ellos sale beneficiado en términos de precio, pues este Q7 TDI de 286 CV parte de una factura inferior. Moderno por fuera y digital por dentro. Encuentra el equilibrio entre confort y dinámica.

NOTA: 8

59

PUEDE QUE EL MEJOR DE LA GAMA

La marca de lujo de **Stuttgart** sabe cómo hacer un buen coche sin apenas inmutarse. Calidad, imagen y diseño se dan la mano en el que es la mejor opción dentro de la gama... aunque sea el escalón de acceso.



ESTAMOS EN PLENO TERRENO PREMIUM. Este SUV podría utilizarse para preparar una posible definición de lo que es un SUV eso, premium, porque Mercedes sabe hacer perfectamente coches que encajan en esta categoría sin inmutarse: cómodos, elegantes, muy bien rematados y fáciles de conducir.

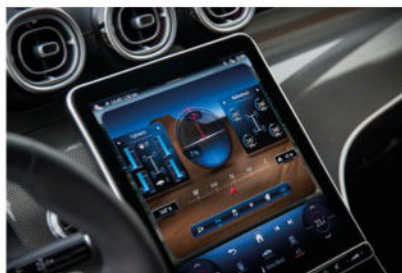
El coche que tienes en estas páginas es el acceso a la gama coupé, lo que no significa que sea barato: cuesta unos 5.000 euros más que el GLC normal y para empezar a hablar tienes que preparar como poco 64.000 euros: palabras mayores.

Pero una vez que tienes la fortuna (y nunca mejor dicho) de poder plantearte uno de estos, seguro que te interesa saber cómo de Mercedes es un GLC Coupé 200 4Matic, ya que sobre el papel, eso de "200" suena a poco.

Quizá si echas un vistazo al titular, tienes una pista de lo que pienso: con 204 CV vas más que sobrado aunque este coche no sea precisamente un peso pluma, y vas a ver consumos en el ordenador de viaje de poco más de siete litros: recuerda que te estoy hablando de un SUV de 4,7 metros, que coquetea con las dos toneladas y al que probablemente vas a añadir



Muchos botones, muy juntos y muy pequeños: complicado acertar sin mirar.



▲ La pantalla tiene una calidad brutal. Es el corazón del sistema MBUX que creo que es referencia en sistemas de 'infotainment'.

◀ Un salpicadero con dos grandes pantallas para controlarlo todo. También puedes gestionarlo desde el volante, pero el manejo táctil es un infierno.

! Sobre el papel, eso de "200" puede sonar a poco. Con 204 CV vas más que sobrado aunque este no sea un peso pluma

Calidad de rodadura elevada, aunque el motor se deja notar.



La caída del techo no es tan grave: detrás hay mucho espacio.



Mercedes GLC 200 4Matic

204 CV
0-100 km/h 7,9 s
7,1 l/100 km
65.204 euros

peso en forma de pasajeros y, probablemente, equipaje en periodos de vacaciones.

Pero a eso llegamos en un momento. Acomodado en los asientos delanteros, me lanzo a la carretera. El modelo que estoy probando tiene dirección en las cuatro ruedas, lo que hace que cambie el comportamiento del coche, no ya en autopista, donde la estabilidad lineal ya es de por sí elevada, sino en zonas estrechas como carreteras con curvas, recorridos urbanos y, sobre todo, a la hora de maniobrar en garaje.

Escucho el dos litros más de lo que hubiera imaginado en un principio. ¿Quiere eso decir que es malo en este apartado? Nada de eso.

En cuanto a calidad de marcha, está mejor aislado del viento y de las

rugosidades del asfalto. Por cierto, cuando éste está en buen estado, una carretera de curvas se convierte en un trayecto muy divertido y agradable, pues entra muy bien en giros rápidos aunque su dirección es muy suave (lo que no quiere decir imprecisa) y con la suspensión AIRMATIC que va unida a las cuatro ruedas directrices vira plano y apenas cabecea si optas por un reglaje algo más firme.

¿Y el motor, cómo responde? No es un tiro, de eso no hay duda. Pero este *mild hybrid* lo mueve con soltura, sube de vueltas con alegría y no te pondrá problemas a la hora de incorporar a una autopista o adelantar en secundaria. Además, calca las cifras de prestaciones oficiales y además no necesita beber demasiado para estar satisfecho.

▲ Un maletero grande y de dimensiones más generosas que el de las versiones enchufables que pierden mucha altura.



▲ Ahórrate el sobreprecio del GLC 300 y opta por las ruedas traseras con dirección.

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L, turbo, del. trans.
Potencia	204 CV a 6.100 rpm
Par	320 Nm a 2.000 rpm
Apoyo motor eléctrico	23 CV/204 Nm
Tracción/Transmisión	Integral/Automática, 9 vel.
Velocidad máxima	227 km/h
0-100 km/h (en el test)	7,9 s (8,3 s)
60-100/80-120 km/h	4,6 s/6,4 s
Consumo (en el test)	7,1 l/100 km (7,1 l/100 km)
Autonomía en el test	873 km
Frenada (desde 100 km/h)	35,1/36,8 m (frío/caliente)
Largo/ancho/alto	4.769/1.920/1.606 mm
Distancia entre ejes	2.888 mm
Volumen del maletero	545-1.490 litros
Peso en vacío	1.945 kg
Capacidad de carga	565 kg
Capacidad de remolque	2.400 kg
Garantía	3 años
Precio	65.204 euros

*Versión probada: Mercedes GLC Coupé 200 4 Matic



MI OPINIÓN

LUIS GUISADO
@LuisGuiTG

Es un Mercedes en toda regla. Vale que no es un Clase E, pero ofrece una experiencia de conducción tan precisa y relajada como elegante. Un buen coche premium que no necesita de infinitas opciones (algunas muy caras) para hacerte sentir muy bien.

NOTA: 8

¿POR QUÉ NO GUSTAN LOS FAMILIARES?

En España las carrocerías tipo 'ranchera' nunca han sido del gusto de una amplia mayoría. Con este sensacional **Volkswagen Passat Variant** con motor 1.5 eTSI con etiqueta ECO te demostramos que deberías cambiar de opinión.



SÍ, LO SÉ. CUANDO VES UN FAMILIAR, sin saber por qué, te dan ganas de bostezar. Pero te aseguro que no deberías dejarte llevar por la tradición cultural española que va en contra de las carrocerías familiares. Este Passat Variant (ya no existe con carrocería berlina) puede convencerte de lo que te digo.

Voy a dejar la estética a un lado, aunque sé que es importante y a mí me gusta. Pero prefiero que seas tú mismo quien valore algo tan subjetivo. Lo que sí que te puedo dar es datos. El de la capacidad del maletero, por ejemplo: 690 litros, que pasan a ser 1.920 si pliegas los respaldos traseros. Venga, te animo a buscar algún SUV que lo mejore y, sobre todo, con un borde de carga (60 cm) tan bajo y práctico para cargar el equipaje.

También te puedo contar lo que he sentido al sentarme en la segunda fila: amplitud total. De hecho, junto con su primo el Skoda Superb, es el mejor del segmento en este crucial apartado. Sí, quizás me he tenido que agachar un poquito hasta caer en sus asientos, pero tampoco he tenido que escalar, que no sé qué es peor... Además, las puertas traseras se abren ca-



si a 90° y eso facilita muy mucho el acceso. Sin olvidar que pueden alojar (también las delanteras) botellas de 1,5 litros. Es pura practicidad.

En lo relativo a materiales y ajustes, no le pongo ni un solo pero, porque no aprecio crujidos ni desajustes y no abusan del negro tipo piano que tan sucio termina siendo.

Hoy en día el equipamiento tecnológico es clave y en Volkswagen lo saben, por eso han montado un monitor principal tan grande (o más) que tu ordenador portátil. Tiene 15 pul-



▲ Cuatro cilindros en línea turbo, más un eléctrico de 19 CV que le ayuda a reducir el consumo y dotarle de la Etiqueta ECO.

◀ Mucho mejor tecnológicamente, con pantalla táctil de hasta 15 pulgadas (12,9 en acabados básicos) y mandos físicos en el volante.



VW Passat Variant 1.5 eTSI

150 CV

0-100 km/h 9,2 s

5,4 l/100 km

42.920 euros

► Esta versión 1.5 eTSI de 150 CV ha acelerado de 0 a 100 km/h en 9,3 segundos. ¡Autonomía de más de 1.000 km!!



▲ Yo mido 1,73, pero a personas altas también les sobra espacio atrás.



▲ Los neumáticos 235/45 R18 aportan precisión y firmeza.



▲ Hasta 1.920 litros, con elementos ajustables que ayudan a asegurar la carga.



▲ Asientos parcialmente eléctricos, con masaje (opcional) y diseño ergonómico.

gadas en la versión R-Line que yo he probado. Y un dato muy chulo es que el sistema de reconocimiento vocal te hace sugerencias según el historial de peticiones que le vayas haciendo. Si lo tuyo es viajar mucho, mejor que elijas alguno de los TDI (de 122 a 193 CV), pero me parece más interesante este 1.5 eTSI, porque al motor gasolina de 1.498 cc suma un pequeño motor eléctrico de 19 CV que le apoya en fases de máxima aceleración y, sobre todo, le ayuda a reducir el consumo y a ganarse la pegatina ECO de la DGT, que te permite entrar en el centro de cualquier ciudad sin miedo a las multas.

Y hablando de consumo, en esta prueba ha gastado solo 5,9 litros de

media, que me parece un dato magnífico, sobre todo porque es un motor que te ofrece un gran empuje y con el que la gran mayoría sentirá que no necesita más potencia.

En el apartado dinámico no serás capaz de ponerle ni una sola pega. Acostumbrado ya a conducir tantos SUV, te aseguro que es una delicia notar la firmeza de su paso por curva, la precisión de su dirección y la agilidad de sus chasis y es que con 1.665 kilos de peso casi parece un peso pluma si lo comparamos con lo que hay a día de hoy en el mercado.

Con este motor está disponible desde 42.920 euros, pero la versión R-Line que yo he tenido sube hasta los 49.655 euros. ➔

! Te animo a buscar un SUV que mejore su capacidad de maletero y, sobre todo, su borde de carga tan bajo y práctico



MI OPINIÓN
ENRIQUE TRILLO
@EnriqueTrillo

Amplio, práctico y con un dinamismo por encima de la media. Además, ahora mejora en el apartado tecnológico. Es un coche que recomendaría a mi propia familia. Si te lo planteas, estudia con cuidado el equipamiento de serie, porque las versiones de acceso van muy peladas...

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L Turbo + eléctrico
Cilindrada	1.498 cc
Potencia	150 CV a 5.000 rpm
Par	250 Nm a 1.500 rpm
Tracción/Transmisión	Delantera/aut. 7 vel.
Velocidad máxima	222 km/h
0-100 km/h (en el test)	9,2 s (9,3 s)
60-100/80-120 km/h	5,2/6,5 s
Consumo (en el test)	5,7/100 km (5,9/100 km)
Autonomía en el test	1.110 km
Depósito	66 l
Largo/ancho/alto	4.917/1.849/1.521 mm
Distancia entre ejes	2.837 mm
Volumen del maletero	690-1.920 l
Peso en vacío	1.665 kg
Capacidad de carga	570 kg
Capacidad de remolque	1.650 kg
Garantía	3 años
Precio*	49.655 euros

*Versión probada: VW Passat Variant R-Line 1.5 eTSI

NOTA: 7,5



Cambian los faros: el módulo de iluminación diurna es más pequeño y el principal más grande.

Los SUV urbanos son los modelos más demandados del momento y con este **Skoda Kamiq** vas a cubrir de sobra tus necesidades. Probamos la versión 1.5 TSI de 150 CV.

MÁS Y MEJOR QUE ANTES

EL SUV PEQUEÑO DE LA MARCA CHECA llegó al mercado en plena pandemia. A lo largo de estos cuatro años se ha ido haciendo un hueco en el mercado y pese a que no había grandes pegas que echarle en cara, han decidido actualizarlo ligeramente para dotarlo de todavía más argumentos.

Lo primero que han cambiado, aunque no lo parezca, es su diseño. Estrena nuevos grupos ópticos (más grandes los de la parte baja), que de manera opcional (de serie en Monte Carlo) pueden ser matriciales. También, la toma de aire inferior es ligeramente distinta y con un entramado diferente y los pilotos traseros, aunque no cambian de forma, sí que tienen una nueva arquitectura interior.

Dentro no hay cambios aparentes, al margen de materiales más sostenibles y de que el cuadro de mandos ahora siempre es digital de serie des-



**Skoda Fabia
1.5 TSI**

150 CV
0-100 km/h 8,3 s
5,7 l/100 km
30.425 euros

◀ El diseño interior no cambia, pero sí los materiales utilizados, que son más sostenibles: fibras vegetales y tejidos reciclados.

Las molduras en color negro son la seña de identidad del acabado Monte Carlo, que es el de aspecto más deportivo de toda la gama.



De los mejores malateros del segmento: 400-1.395 litros.



de el acabado más básico. Es de 8" y opcionalmente se puede pedir uno de 10,25" (de serie en el Monte Carlo). Y la pantalla principal, igual que antes, según el acabado elegido puede ser de 8,25 o 9,2".

¿Quien debe comprarse este coche? Aquellos que busquen un SUV por aquello de aspirar al segmento de moda, pero con un precio razonable y no se olviden del lado práctico, porque este Kamiq es de los más amplios de su categoría, tanto por el espacio que ofrece en la segunda fila, como por su capacidad de maletero.

En lo referido a su comportamiento, no podrás presumir de tener el SUV más dinámico que existe, pero tampoco es una barca que balancea en cada curva. Su punto fuerte es el equilibrio entre comodidad y firmeza. Algo que, siendo sinceros, responde a lo que busca una amplia mayoría de conductores. No obstante, debo decir que la unidad probada, como parte del paquete de lanzamiento y por tratarse del acabado Monte Carlo, montaba de serie la suspensión deportiva (normalmente es opcio-

nal), que sí que le aporta un carácter más dinámico y, por tanto, te la recomiendo si le das importancia al apartado dinámico.

De la gama mecánica disponible (todos son turbo de gasolina, con potencias de 95, 116 y 150 CV), la unidad que yo he probado es la tope de gama. Salvo que vayas a usarlo de manera casi exclusiva en ciudad, sería la que yo te recomendaría, porque con sus 150 CV mueve con mucha soltura los escasos 1.288 kilos que pesa esta variante, que es muy poco para lo que pesan hoy en día los coches, y su consumo medio en esta prueba ha sido de 6,1 litros, que lo definiría casi de ridículo y apenas se aleja del siempre optimista dato WLTP (5,7 l/100 km). Algo que es posible porque cuenta con sistema de desconexión de dos de sus cuatro cilindros cuando circulas a velocidad constante y sin apenas pisar el acelerador. ➔

No es el SUV más dinámico que existe, pero responde a los que busca la mayoría de conductores

Tenlo claro, pocos SUV-B son más amplios en la fila trasera que el Kamiq, que ofrece 134 cm a lo ancho, 97 cm de altura para la cabeza y 70 cm para las piernas.



MI OPINIÓN
ENRIQUE TRILLO
X@EnriqueTrillo

El Kamiq es un SUV urbano para gente con dos dedos de frente. No, no es el más 'fashion', ni el que ofrece más variedad mecánica, pero su relación entre precio y equipamiento es óptima. Sin olvidar que es de los más amplios y prácticos del segmento. Merece la pena.

▲ Estrena nuevos modelos de llantas, que pueden ser de 16 a 18" (500 euros).

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L Turbo del. trans.
Cilindrada	1.498 cc
Potencia	150 CV a 5.000 rpm
Par	250 Nm a 1.500 rpm
Tracción/Transmisión	Delantera/aut. 7 vel.
Velocidad máxima	213 km/h
0-100 km/h (en el test)	8,3 s (9,2 s)
60-100/80-120 km/h	6,3/8,4 s
Consumo en el test	5,7 l/100 km (6,1 l/100 km)
Autonomía en el test	820 km
Depósito	50 l
Largo/ancho/alto	4.241/1.793/1.531 mm
Distancia entre ejes	2.651 mm
Volumen del maletero	400-1.395 l
Peso en vacío	1.288 kg
Capacidad de carga	488 kg
Capacidad de remolque	650/1.250 kg (sin/con freno)
Garantía	3 años
Precio*	32.225 euros

*Versión probada: Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 150 DSG

NOTA: 7

AHORA LLEGA LO GRANDE

Tanto el **BMW X5** como el **Porsche Cayenne** están entre los SUV de gran formato más deseados. Se exhiben por diseño, tecnología, lujo y potencia, pero, ¿cuál sabe imponer mejor sus argumentos? Hagan sus apuestas...

MIRANDO PROFUNDAMENTE A LOS OJOS DE estos dos SUV que acaban de ser renovados, uno no creería que uno de ellos está entrando en su sexto año de producción y el otro en el séptimo. El BMW X5 y el Porsche Cayenne ni siquiera parecen tan viejos, aunque es evidente que lo son... Naturalmente, las recientes puestas al día contribuyen a esa impresión de frescura: en el caso del bávaro, el lavado de cara se

▼ El X5 y el Cayenne se enfrentan a cara de perro con formatos similares, pero conceptos muy distintos: un híbrido ligero contra un híbrido enchufable.



**Porsche Cayenne S
E-Hybrid**

519 CV
129.016 euros



llevó a cabo hace aproximadamente un año, mientras que el renovado Cayenne S E-Hybrid lleva solo unos meses en el mercado.

Distintos corazones

Las espadas están, por tanto, en todo lo alto, pero BMW y Porsche se diferencian notablemente en su concepción: desde la última actualización, el M50i ha pasado a denominarse M60i y lleva a bordo un sistema híbrido ligero integrado en la transmisión que le permite lucir la etiqueta ECO de la DGT en el parabrisas. Un pequeño motor eléctrico ayuda con unos escasos 9,0 kW (12 CV), así que los 530 CV declarados proceden íntegramente del V8 de 4,4 litros. El enorme propulsor biturbo proporciona 750 Nm de par y acelera al M60i hasta 100 km/h desde parado en tan solo 4,3 segundos, cifras realmente impresionantes, especialmente para un SUV de nada me-

nos que 2.345 kilogramos de peso y cinco metros de longitud.

El peso es sencillamente descomunal, ya que, no contento con eso, en nuestra propia báscula la cifra fue incluso más alta (medimos 2.388 kg). Sin embargo, curiosidades de la vida, esto no es nada comparado con su homólogo de Stuttgart, que culminó el proceso de pesaje por encima de la marca de las 2,5 toneladas (2.511 kilos para ser exactos). La razón de tanta cifra se descubre rápidamente: el S E-Hybrid viene con un sistema híbrido enchufable cuyo paquete de baterías ha aumentado su capacidad en 8,0 kWh, llegando ahora a los 25,9 kWh en total. Con ella completamente cargada debería bastar para una lograr autonomía puramente eléctrica de hasta 90 kilómetros, aunque la realidad, como luego veremos es bien distinta.

Ese sistema PHEV también explica las cifras de consumo (homologadas y completamente irreales) de 1,7

litros a los 100 km. En teoría, esto puede ser alcanzable con una batería completamente cargada y un recorrido tremendamente favorable, ya que cuando la batería está vacía, la realidad es bien distinta: el Cayenne S E-Hybrid logró un consumo medio de 6,3 litros cada 100 km en nuestro recorrido de pruebas y, aunque se trata de un resultado muy respetable para un SUV de su tamaño, es pura burla comparado con las cifras anunciadas por la marca. ¿Recuerdas las cifras de consumo oficiales de los fabricantes antes de que entrara en vigor el actual protocolo WLTP? Por aquel entonces, las marcas podían utilizar todo tipo de trucos y los valores reales eran entre un 20 y un 30 por ciento más altos.

Todo el mundo en la industria sabía cómo manejar esto y estimar los valores en consecuencia. Como resultado, las cifras eran perfectamente comparables, pero el cliente se sentía sensiblemente engañado. Como resultado, se introdujo un ➤

FOTO: LEW WILLIGALUS

! Tanto el BMW como el Porsche ofrecen un tacto de conducción exquisito



**BMW X5
M60i xDrive**

530 CV
120.400 euros



► El salpicadero está orientado hacia el conductor. Bien: el volante es perfectamente redondo.



CONTROL POR VOZ

Muchas funciones se pueden activar simplemente con la voz. El sistema funciona bastante bien.



BMW X5 M60i xDrive



Con 4.935 mm, el X5 es solo cinco milímetros más largo que el Cayenne. En maletero se impone el X5 por 23 litros.

» nuevo ciclo de pruebas WLTP que debía ofrecer valores más realistas. Funcionó: los datos ofrecidos hoy en día suelen ser entre un 5 y un 10% superiores a los prometidos por las marcas, algo perfectamente normal y asumible. Simplemente fíjate en el X5 de estas páginas: los bávaros anuncian un gasto medio de 12,5 litros en la ficha técnica y nosotros hemos medido 13,6, lo que supone una desviación del 8,8% que, al final, es algo razonable.

Discrepancia de consumo en Porsche

En el caso del S E-Hybrid, nuestro valor medido es un 270% más alto que el consumo anunciado de fábrica y la desviación es mucho peor de lo que nunca fue el caso según la anterior norma NEDC. Como pequeño dato de referencia: hace seis meses medimos el consumo de un Cayenne sin el sistema híbrido enchufable del S E-Hybrid (solo con un V6 de 353 CV como protagonista bajo el capó) y el resultado que obtuvimos fue de 13,1 litros a lo 100 km con 350 kilogramos menos de peso en orden de marcha. Precisamente por eso hemos escrito la palabra "teórica" en la ficha técnica tras hablar de una autonomía que llega a los 1.110 kilómetros calcula-

dos recargando teóricamente la batería por completo cada 100 kilómetros. En la práctica, el consumo es de 6,3 litros en los primeros 100 kilómetros (más la electricidad de la batería) y, a partir de ahí, el dato se dispara hasta quedarse entre 13 y 14 litros por cada 100 km.

Dicho esto, avancemos en esta comparativa y echemos un vistazo a los ingredientes que trae el rival del Porsche: BMW ha equipado a su X5 M60ixDrive con un juego opcional de llantas de 21 pulgadas y neumáticos Pirelli P-Zero, además de la suspensión deportiva adaptativa y el sistema de frenos deportivos. Sin embargo, este último solo está disponible en el paquete M Pro, que oscurece la parrilla y los faros, así como los cinturones de seguridad M, que, según BMW, "proporcionan una sensación deportiva nada más abrocharse el cinturón". No sé a ti, pero a mí que los cinturones de seguridad lleven colores nunca me ha provocado una sensación extra de deportividad.

El paquete también está vinculado a los faros LED adaptativos por 1.100 euros más, lo que eleva el precio, incluyendo todos los extras, a 123.540 euros. Suena a mucho, pero es una ganga comparado con »



Frontal renovado con una zona inferior más angulosa y nueva firma luminica.



Debajo de la tapa de plástico se esconde un corazón V8 con 530 CV y 750 Nm de par. El X5 luce la etiqueta ECO.



Frenos más modestos: pinzas fijas de cuatro pistones (los discos ni siquiera están perforados).



◀ Se han eliminado muchos botones de la consola central, lo que redonda en una mejor ergonomía.



► Los asientos de BMW están diseñados para viajes largos y solo ofrecen una sujeción lateral correcta.



◀ El anterior M50i se llama ahora M60i y lleva a bordo un sistema híbrido ligero que apoya al bloque V8.

► Típico puesto de conducción Porsche, con el cuentarrevoluciones (digital) en el centro y el botón de arranque a la izquierda del volante.



MEDIO AMBIENTE

Gracias a una batería de buen tamaño, el Porsche Cayenne puede cubrir distancias cortas si gastar combustible.



Porsche Cayenne S E-Hybrid



A pesar de tener un tamaño similar al del X5, el Cayenne es 123 kilogramos más pesado: el sistema eléctrico es el culpable.

» lo que cuesta el Porsche, porque el hecho de que BMW prescinda de los discos carbonocerámicos en los frenos da a los bávaros una inmensa ventaja de precio.

Porsche cobra algo más de 10.000 euros por estos discos de 440 milímetros de diámetro en el eje delantero y 410 milímetros en el trasero, y otros 6.545 por elementos como el Porsche Torque Vectoring Plus (1.488 euros), el Porsche Dynamic Chassis Control (3.327 euros) y la dirección del eje trasero (1.730 euros). A esto hay que añadir las llantas Exclusive de 22 pulgadas con neumáticos Pirelli P-Zero exclusivos para el Cayenne, el sistema de escape deportivo y asientos también más deportivos que los de serie. Esto catapulta el precio hasta los 136.658 euros, por lo que el de Stuttgart pierde, de forma justificada, cinco puntos en el apartado del precio.

La vieja receta de Porsche

¿Cómo se las arregla para compensar esto? Fácil: echando mano de lo que mejor sabe hacer, deslumbrar en comportamiento dinámico. Para comprobarlo, no dudamos en dirigirnos al circuito de Sachsenring. Aquí podemos llegar a rodar a una velocidad de más de 200 km/h sin

despeinarnos, lo que nos permite comprobar a la perfección cómo están estos dos SUV de preparados para emocionar.

Lo primero de lo que nos damos cuenta: desde parado, la potencia eléctrica adicional del Porsche es una ayuda notable para su motor V6. Hasta una velocidad de 80 km/h, puede seguir perfectamente el ritmo del fornido V8 de BMW, a pesar de tener dos cilindros menos. Solo por encima de esta velocidad, el V6 carece ya de capacidad *pulmonar* y se queda atrás. Seis décimas de segundo por detrás para llegar a los 100 km/h se convierten en un segundo 60 km/h por encima de esa velocidad.

El BMW también puede impresionar con sus potentes valores de par motor. Solo en marchas largas, cuando el motor de combustión baja de revoluciones y el *e-boost* entra en acción, el Cayenne SE híbrido puede alcanzar al X5, pero el Porsche tiene una ligera ventaja con sus frenos carbonocerámicos, aunque tiene que lidiar con el peso del sistema e-hybrid (que es la única forma de explicar por qué el BMW está tan cerca con sus discos de acero sin perforar). En frío, el Porsche sigue estando 1,6 metros por de- »



El sistema de estabilización del balanceo PDCC (3.327 euros extra), hace que el Cayenne se incline menos que el X5 en las curvas.



El Porsche recurre a un seis cilindros en V de 354 CV; el resto de la fuerza proviene del motor eléctrico.



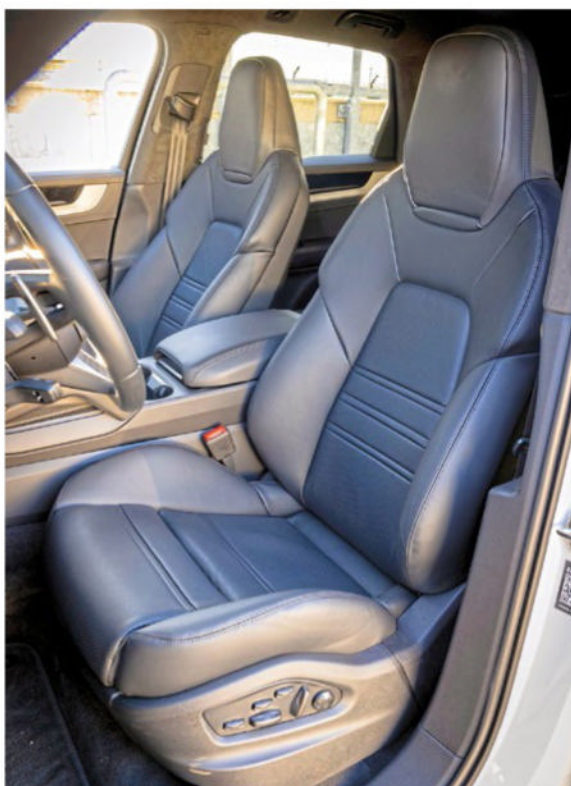
Porsche ofrece por 9.937 euros los discos de material cerámico.



◀ El motor de seis cilindros de Porsche pierde claramente frente al V8 de BMW en cuanto a sonido, pero su sistema de cuatro tubos de escape impone más respeto.

► Los asientos opcionales del Cayenne (1.652 euros) son buenos tanto para las largas distancias como para divertirte enlazando curvas.

◀ Las letras verdes delatan al Cayenne más eficiente de la gama, con su tecnología enchufable.



Datos técnicos

	BMW	PORSCHE
Motor	V8 + 1 Eléctrico	V6 + 1 Eléctrico
Cilindrada	4.395 cc	2.995 cc
kW (CV) a rpm (motor de gasolina)	390 (530)/5.500	260 (353)/5400
kW (CV)(motor eléctrico)	9 kW (12 CV)	130 kW (176 CV)
Par total	750 Nm	750 Nm
Potencia total	390 kW (530 CV)	382 kW (519 CV)
Capacidad de la batería	N.D.	25,9 kWh
Velocidad máxima	250 km/h	263 km/h
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades	Automática, 8 velocidades
Tracción	Integral	Integral
Discos de freno delanteros/traseros	Ventilados (395/374 mm)	Ventilados (440/410 mm)
Neumáticos prueba (del./tras.)	275/40 R21 / 315/35 R21	285/40 R22 / 315/35 R22
Tipo de neumático	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero (específicos)
Tamaño de rueda (del./tras.)	9,5 x 21" / 10,5 x 21"	10 x 22" / 11,5 x 22"
Emisiones CO ₂	261 g/km	283 g/km
Consumo de combustible	12,5 l/100 km	1,7 l/100 km
Capacidad del depósito de combustible	83 litros	70 litros
Tipo de combustible	Gasolina	Gasolina
Capacidad de remolque	3.500/750 kg	3.500/750 kg
Volumen del maletero	650-1.870 litros	545-1563 litros
Longitud/anchura/altura	4.935/2.004/1.765 mm	4.930/1.983/1.678 mm
Distancia entre ejes	2.975 mm	2.895 mm

Costes/Garantías

Seguro a todo riesgo	1.351 euros	1.402 euros
Seguro a todo riesgo con franquicia	965 euros	920 euros
Seguro a terceros	333 euros	354 euros
Intervalos taller	Variable/2 años	30.000 km/2 años
Costes mantenimiento	630-1.050 euros	600-1.100 euros
Garantía	3 años	3 años
Garantía anticorrosión	12 años	12 años
Asistencia en carretera	5 años	ilimitado

Mediciones

Aceleración	0-50 km/h	1,6 s	1,7 s
	0-100 km/h	4,0 s	4,6 s
	0-130 km/h	6,4 s	7,1 s
	0-200 km/h	15,4 s	16,7 s
Recuperación	60-100 km/h	3,0/4,0 s (4ª / 5ª marcha)	3,5/4,5 s (4ª / 5ª marcha)
	80-120 km/h	4,2/5,4 s (4ª / 6ª marcha)	4,7/6,2 s (4ª / 6ª marcha)
Peso en vacío/Capac. carga		2.388/677 kg	2.511/624
Distribución del peso		51/49 %	52/48 %
Diámetro de giro (izda./dcha.)		12,6 m	12,2 m
Frenado	desde 100 km/h frío	33,1 m	31,5 m
	desde 100 km/h caliente	31,1 m	30,8 m
	desde 200 km/h caliente	130,2 m	129,3 m
Consumo medio en el test (Circuito de pruebas de AUTO BILD: 155 km)		13,6 l/100 km	6,3 l/100 km + 27,3 kWh/100 km
Consumo oficial		12,5 l/100 km	1,7 l/100 km
Incremento en el consumo respecto al oficial		+9,83%	+5,6%
Emisiones de CO ₂ en el test		322 g/km	149 g/km
Autonomía		610 km	1.110 km

Precios/Equipamiento

Modelo	X5 M60i xDrive	Cayenne S E-Hybrid
Precio base	120.400 euros	129.016 euros
Pantalla lado del acompañante	-	1.447 euros
Techo de cristal	2.427 euros	1.973 euros
Climatizador 4 zonas	1.023 euros	835 euros
Asientos delanteros con masaje	1.406 euros	2.892 euros
Control de velocidad adaptativo	S	1.428 euros
Navegador	S	S
Cámara trasera/360°	S	S
Llantas de 22 pulgadas	1.444 euros	3.455 euros
Sonido premium	6.133 euros (Bowers & Wilkins)	6.038 euros (Burmester)
Pintura especial	2.862 euros	1.876 euros
Faros Matrix LED	1.406 euros	2.293 euros
Chasis adaptativo	2.862 euros	3.327 euros
Precio de la unidad de pruebas	123.540 euros	136.658 euros



» lante en frenada, pero cuando el sistema coge temperatura, la ventaja se reduce a 30 centímetros medidos por el GPS, casi dentro de la tolerancia de medición. Incluso a partir de 200 km/h, ambos se quedan a solo un metro de diferencia.

BMW detiene electrónicamente la velocidad máxima del M60i a 250 km/h (como es habitual sin el paquete M Driver), mientras que el Porsche puede acelerar libremente

Valor 'teórico'

La autonomía de 1.110 km del Porsche es una extrapolación: los 6,3 litros de consumo se midieron con la batería llena.



VALORACIÓN

Apartados

	Puntuación máxima	BMW	PORSCHE
Carrocería	15	13	13
Calidad	10	9	9
Asientos	25	17	19
Equipamiento	10	8	8
Motor	20	17	15
Prestaciones	50	37	35
Caja de cambios	20	17	17
Sonido	10	8	5
Confort	10	8	7
Seguridad	20	17	18
Comportamiento	30	23	21
Tiempo en circuito	50	24	26
Dirección	20	16	17
Frenos	30	27	28
Mantenimiento	10	1	4
Consumo	20	7	20
Precio	50	24	19
Valoración total	400	273	282

FOTOS: LENA WILGUS (3), L. WILGUS/IS. HERSTELLER



	VUELTA	VEL. MÁX.
Porsche	1:37,84 min	216,4 km/h
BMW	1:38,52 min	214,4 km/h

y sin techo hasta su tope máximo. En este caso, sin embargo, eso no supone una gran diferencia, porque a 263 km/h reales el Cayenne no da para más, debido a la resistencia aerodinámica.

Más cosas: en viajes largos, los asientos del BMW también son una delicia y su acogedor confort es difícil de superar. Los asientos deportivos de Porsche son claramente más firmes. Durante el trayecto hasta el circuito de Sachsenring, tenemos que conducir el Cayenne de forma estratégica para cargar la batería al máximo durante el viaje. Afortunadamente, el E-Híbrido tiene su propia opción de menú para ello, que permite mantener o aumentar el nivel de carga.

Los dos mastodontes a la pista

Por fin entramos en la pista y Porsche hace lo que parece imposible: negocia cada curva con una destreza increíble. El bávaro, por su parte, va bastante más sobrepasado cuando buscas los límites, se inclina notablemente y la trasera parece cobrar vida propia en determinadas situaciones. Para los conductores experimentados, esto se traduce en un placer de conducción significativamente más alto (no vamos a negarlo), pero el Cayenne, aunque es

más pesado, en realidad es más rápido, lo que probablemente se deba, en gran medida, a sus neumáticos, ya que, a pesar de ser idénticos sobre el papel, el compuesto del de Stuttgart es notablemente más blando y, por tanto, tiene más agarre (son específicos para este modelo).

Solo en el sector de potencia se nota que el X5 M60i presume de su bravo V8 para marcar el mejor tiempo. Pero la conclusión es que no sirve de nada. El Porsche, al final, se mantiene por delante del BMW en la valoración global, gracias a que suma puntos en todos los apartados, incluso en el de consumo de combustible, donde el BMW pierde 13 puntos. Esto es gracias a su conjunto híbrido, pese a que el consumo eléctrico no es bajo (27,3 kWh) te permite recorrer unos 70 kilómetros en modo '0 emisiones', lo que convierte al Cayenne en un eficiente acompañante en el día a día.

Pero seamos sinceros, cuando la batería se descarga, deja oficialmente colgado al deportivo que lleva dentro. Dicho de otro modo: solo podrás sacar lo mejor del Cayenne S E-Híbrido en términos de rendimiento con la batería cargada. Fuera del circuito, siendo sinceros y desde el punto de vista puramente deportivo, el emocional BMW de-

muestra estar como mínimo a la par, a pesar de estar por detrás en la puntuación total. 🚫

CLASIFICACIÓN

Puntuación máxima: 800



282 Puntos

Porsche Cayenne S

E-Híbrido Su consumo le acaba dando la victoria. También su puesta en escena en circuito, a pesar de su mayor peso. Es más caro, pero también más polifacético en un uso diario.



273 Puntos

BMW X5 M60i xDrive Su fuerza reside claramente en el ámbito de las emociones, ya que contar con un V8 bajo el capó te eriza la piel nada más arrancarlo. También es significativamente más barato.

SACHSENRING

En todos los sectores, excepto en el que se necesita más potencia bruta, el Cayenne está por delante. El BMW es más blando de suspensiones, pero más divertido de conducir con un tren trasero que se insinúa bastante. En la línea de meta, el Porsche es 68 centésimas más rápido.



MI OPINIÓN

ALEXANDER
BERNT,
GUIDO NAUMANN
@AutoBildSpain

BMW contra Porsche; X5 contra Cayenne, dos conceptos completamente distintos. BMW se ve frenado en última instancia por nuestro rígido esquema de puntos, pero incluso teniendo en cuenta el consumo de energía, el Porsche habría ganado al final.



EL LADO OSCURO DE LOS RADARES

La DGT asegura que gracias a que los radares se han multiplicado el número de víctimas en accidentes se ha reducido. Pero la Guardia Civil piensa que es un error apostar por tecnología para sancionar y no por los efectivos humanos para ayudar. Te contamos todo sobre los radares de tráfico: tecnología, sanciones, tipología... y su lado oscuro.

LA PRESENCIA DE LOS RADARES SE HA MULTIPLICADO en las últimas dos décadas. En 2005 había cerca de 90 radares operativos en nuestras carreteras. Cinco años después, ya llegaban a los 300. Actualmente, los radares activos en vías interurbanas gestionados por la Dirección General de Tráfico (DGT) son más de 400.

En paralelo, las cifras de siniestralidad vial en España han descendido progresivamente durante estas dos décadas: en 2004, el número de personas fallecidas en siniestros viales en vías interurbanas fue de 3.841 personas; en 2022 hubo 1.273 víctimas mortales, dos tercios menos.

“La velocidad excesiva tiene una presencia elevada en los accidentes y una repercusión directa en la gra-

vedad del siniestro. Los controles fijos de velocidad son muy eficaces para reducir los accidentes”, señala Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT.

'Doppler' y láser

Actualmente, en nuestras carreteras (excluidas Cataluña y País Vasco) hay 355 radares activos en puntos fijos que miden velocidades instantáneas y 64 de tramo para medir velocidades medias.

La mayoría de ellos (aproximadamente el 90%) son del tipo 'Doppler', radares propiamente dichos que emiten oleadas de microondas contra los vehículos en movimiento para calcular su velocidad.

El resto de los equipos de medición de la velocidad instalados en

las carreteras emplean tecnología láser (véase infografía 'Radares: así funcionan' en la página siguiente).

Todos estos cinemómetros fijos son calibrados anualmente por el Instituto Nacional de Metrología para garantizar su buen funcionamiento. Se instalan en tres tipos de soportes distintos: pórticos sobre la calzada, cabinas y postes en los laterales de la vía. Y habitualmente se colocan en puntos donde se producen más accidentes.

“La selección de las localizaciones para la ubicación de los radares se realiza atendiendo a rigurosos estudios de la accidentalidad, dando prioridad a las carreteras convencionales, el tipo de vía con mayor de siniestralidad mortal”, explica Blanco, que confirma que la DGT intensifi-

“**velocidad repercute directamente en la gravedad de un siniestro. Los controles de velocidad son muy eficaces para reducir accidentes**”

Ana Blanco, subdirectora adjunta Circulación de la DGT



RADARES: ASÍ FUNCIONAN

Dos tipos de cinemómetros miden las velocidades desde el lateral de la vía o en pórticos sobre la calzada y sancionan las infracciones de forma automática.

Cinemómetro 'Doppler'
El radar emite microondas que 'rebotan' contral el vehículo en movimiento.

Instalados en cabinas, postes o pórticos. Se alimentan con tomas de corriente o placas solares.

El cambio de frecuencia en las ondas permite calcular su velocidad.

Cuando detecta exceso de velocidad, envía imágenes y datos de la infracción al CTDA por fibra óptica o 4G.

Cinemómetro láser
Proyectan líneas láser transversales, el vehículo las 'corta' y calcula su velocidad.

La mayoría son móviles, operados por agentes de la Guardia Civil.

Las denuncias de excesos de velocidad se hacen con parada al vehículo o a través del Centro de Tratamiento de Denuncias (CTDA).

Radares operativos (2023)

Fijos	Móviles
355	325

Fuente: Subdirección Adjunta Circulación, DGT.

cará el control de la velocidad durante los próximos tres años con la instalación de 150 nuevos cinemómetros, la mayoría (80%) destinados a carreteras convencionales y el resto a autovías y autopistas. Además, el 60% de los nuevos radares serán de tramo "por ser estos los más efectivos" y el resto fijos de velocidad instantánea, apunta Blanco.

A los medios fijos de control de la velocidad en las carreteras, se suman otros 325 radares móviles operados por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC). Estos cinemómetros también se emplazan en puntos donde hay acumulación de accidentes con víctimas (no solo mortales, sino también heridos graves):

"Las jefaturas provinciales proporcionamos estos datos de siniestralidad a la ATGC para que puedan establecer los controles en los lugares donde la velocidad es uno de los factores causantes del siniestro", explica Ana Luz Jiménez, jefa provincial de Tráfico en Sevilla. "No nos resignamos a contar muertos, debemos utilizar todos los recursos de los que disponemos de la manera más eficiente posible", añade Jiménez.

Evolución tecnológica

Además, la Unidad de Medios Aéreos de la DGT, con 11 helicópteros equipados con radares 'Pegasus' para la vigilancia y control aéreos, envió al Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA) casi 20.000 propuestas de sanción por infracciones de los límites de velocidad durante el año 2022.

➤ Según la normativa vigente, todos los radares fijos deben estar previamente señalizados. De lo contrario la multa sería recurrible.

La mejora de la tecnología también ha sido fundamental en el desarrollo del control y la vigilancia de la velocidad en las carreteras. Anteriormente, la ubicación de los radares estaba condicionada por la proximidad a una acometida eléctrica y a la disponibilidad de las conexiones de fibra óptica. Pero los nuevos equipos alimentados por energía solar y dotados de conectividad por redes 4G y 5G han superado estas limitaciones, de forma que es posible instalarlos donde son realmente necesarios, incluso en ubicaciones remotas.

Asimismo, el desarrollo técnico de cámaras y flashes ha permitido

captar imágenes legibles en condiciones de poca luz, dentro de túneles o incluso de noche.

Sanciones automatizadas

¿Y cómo llega una multa cuando cometemos una infracción de velocidad? Todos los cinemómetros fijos en carretera están informatizados y gestionados a distancia.

Cuando uno de ellos capta a un vehículo por encima del límite legal de velocidad, genera automáticamente imágenes y datos de la infracción (fecha, hora, localización, velocidad del vehículo...). Estos datos viajan en un fichero comprimido ➤

'PEGASUS': EL RADAR AÉREO

El helicóptero se posiciona sobre el vehículo para mantener visión directa. Piloto y operador actúan coordinados.

4 La infracción queda grabada y se tramita por vía telemática.

3 Con las posiciones sucesivas, sabe su velocidad. El sistema mide cada tres segundos y calcula la media. Puede detectarla entre 80 y 360 km/h.

2 Un telémetro láser mide la distancia exacta entre el helicóptero y el vehículo.

1 Partiendo de la posición del helicóptero, un GPS calcula las coordenadas del vehículo.



Cámaras de alta definición: una panorámica sigue el vehículo y capta su velocidad; otra, con teleobjetivo, lee la matrícula.

Altura de 300 a 700m

IMAGEN QUE CAPTA EL RADAR



Coordenadas del helicóptero Altura del helicóptero Distancia al vehículo Coordenadas del vehículo

Velocidad final a efectos de sanción

Fuente: Unidad de Medios Aéreos, DGT.



» y encriptado (no manipulable) a través de fibra óptica o vía GPRS (como en los teléfonos móviles), hasta el CTDA, donde se descomprime y descrypta.

A partir de ahí el fichero debe superar una serie de filtros, tanto automatizados como manuales, destinados a verificar que se cumplen todas las condiciones exigibles (validez del certificado de Metrología, funcionamiento del aparato, datos de la infracción, calidad de la fotografía, etc.):

"La DGT aplica criterios estrictos a las imágenes antes de iniciar un expediente sancionador. Esta rigurosidad queda de manifiesto en el hecho de que en el CTDA descarta en torno al 30% de las fotografías que recibe", explica Yolanda del Canto, directora del CTDA, que en 2022 generó unos tres millones y medio de denuncias por excesos de velocidad.

El otro lado de los radares de la DGT

Aunque la DGT afirma que hasta 2022 el número de víctimas se ha reducido un tercio, si se atiende a los datos de las dos décadas previas, según la Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC) los datos de siniestralidad del primer trimestre de 2024 muestran un incremento del 16% en el número de fallecidos. Un porcentaje muy alto, ya que la variación normal de los datos de accidentalidad es de más o menos el 5%.

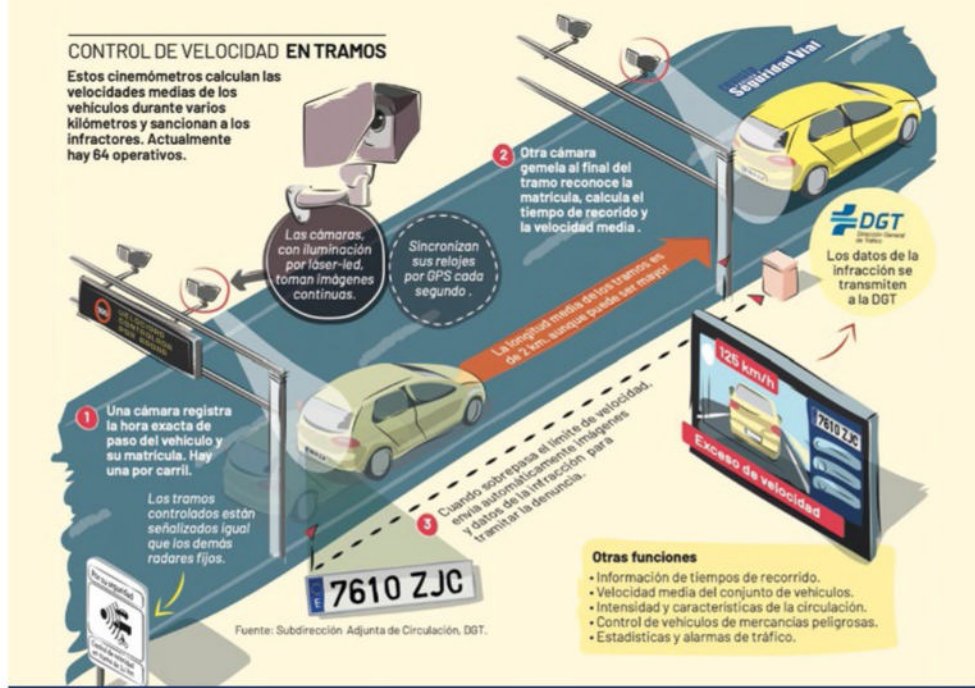
Como apuntábamos al principio, la DGT ha decidido instalar más radares. Y esta medida que no ha sido bien recibida por, al menos una parte, de los guardias civiles de tráfico que en una carta a la que ha tenido acceso AUTO BILD responden a lo que propone el equipo que dirige Pere Navarro.

Según la AUGC, "Aquí toma fuerza aquella famosa frase del señor director que decía *un radar hace el mismo trabajo que 10 guardias civiles*". Y esto va en contra de los compromisos asumidos por el ministerio

➔ HASTA 23 KILÓMETROS DE TRAMO

El primer radar de tramo comenzó a operar en España en el verano de 2010 en el túnel de Guadarrama, en la autovía A-6. Actualmente hay 64 tramos de velocidad controlada, con una longitud media de unos 2.000 metros, aunque el más largo llega a los 23 km. Esta forma de control de la velocidad se basa en realidad en un sistema con dos cámaras separadas y sincronizadas por satélite, que leen matrículas y calculan

la velocidad media de cada vehículo en ese tramo. Dentro de los túneles, debido a las condiciones de luz, las cámaras tienen una iluminación continua por infrarrojos que el ojo humano no puede captar. Por su longitud, la instalación de estos radares tiene limitaciones operativas, ya que no son adecuados si en el tramo hay muchas incorporaciones o salidas, rotondas, áreas de descanso o distintos límites de velocidad.



de Interior como órgano responsable de la DGT: **incrementar la plantilla de agentes de tráfico.**

Otra de las medidas "anunciada a bombo y platillo" es la incorporación de 150 agentes a la especialidad de tráfico. Y en la AUGC apuntan "esos 150 agentes llegarán a cubrir a duras penas las jubilaciones, los cambios de destino a otras especialidades y los pases a la reserva". Y añaden: "si miramos los datos con los ojos del señor Pere Navarro, sus nuevos radares suplirán a 950 agentes, ya que

en realidad son 1.000 agentes los que se necesitan".

Pero el verdadero lado oscuro de estas medidas es que "al aumentar la vigilancia de la velocidad de los vehículos en circulación se está generando una merma importante de las asistencias y labores de auxilio". Y aportan datos: en 2013 había 660.448 patrullas de tráfico que realizaron 517.353 auxilios, mientras que en 2023 las 442.084 patrullas disponibles auxiliaron a 286.553 conductores. ➔

Enrique Trillo



En España hay un total de 64 radares de tramo.



➤ Entre 2024 y 2027 está previsto instalar 150 nuevos cinemómetros para el control de los límites de velocidad en las carreteras.

AL VOLANTE CON...

La newsletter
semanal de los que
saben de coches

Los **expertos de Auto Bild** te cuentan cómo ha sido su semana, qué se cuece en la **actualidad del motor** y qué coches están probando.

Si te gusta el mundo del automóvil, no te puedes perder la newsletter de **Auto Bild**.

Recíbela **cada jueves** en tu email.
Gratis y en exclusiva para ti.



SUSCRÍBETE AQUÍ
PARA RECIBIRLA





A VUELTAS CON LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

Se dice que la cadena de distribución no necesita mantenimiento, pero esto no es del todo cierto, ya que a medida que envejece puede dar problemas. Te enseñamos cómo protegerla del paso del tiempo.

EL RUIDO QUE PROVIENE DE LA SALA DE MOTORES revela una triste realidad: los bloques que montan cadena de distribución no funcionan libres de mantenimiento, en contra de lo que se suele pensar. Y darte cuenta de ello es simple cuestión de tiempo: primero oyes un ruido inesperado bajo el capó, luego se enciende la luz de control del motor y, finalmente, la lectura del ordenador en el taller revela una discrepancia excesiva entre la distribución y el propio cigüeñal. Es entonces cuando los propietarios de estos vehículos desearían tener una simple y económica correa de distribución. Ésta realiza la misma tarea que la cadena, pero su sustitución suele ser mucho más barata que la de una transmisión por cadena.

Un sistema complejo en sí mismo

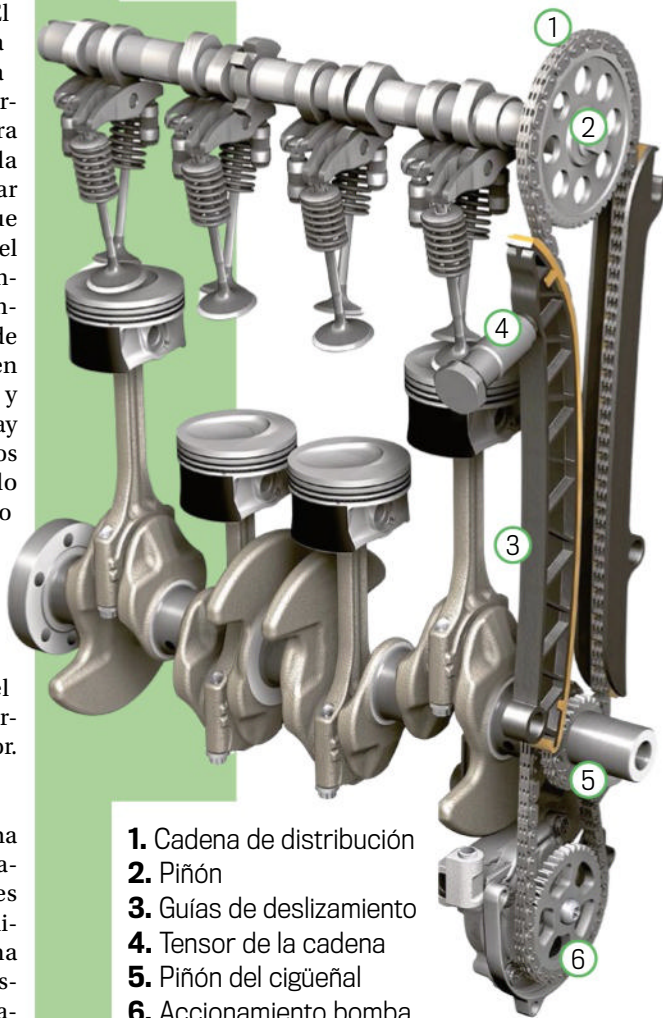
Los motores especialmente grandes y potentes están equipados con una cadena para sincronizar el cigüeñal y el árbol o árboles de levas, principalmente porque la cadena de distribución puede soportar mayores fuerzas. Pero el sistema también es más complejo: además de la propia cadena, se utilizan guías de deslizamiento, engranajes (que a menudo incluyen el ajuste del árbol de levas) y, al menos, un tensor. Por otra parte, el sistema (a diferencia de la mayoría de los motores por correa dentada) requiere una lubri-

cación permanente de todos los componentes que la componen. ¿Y cuál es el aceite que se utiliza? El del propio motor, un punto que a menudo se ignora cuando se trata de la cadena de distribución. Porque si se quiere evitar una holgura prematura de los eslabones de la cadena y, por el contrario, alargar la vida útil de la misma, hay que prestar más atención al cambio del aceite, como defiende Urbano Montalbán, jefe de mecánicos una empresa especializada en cadenas de distribución. Está especializado en motores de marcas de alta gama y entre los consejos que suele dar hay uno muy importante: "mantener los intervalos de cambio de aceite lo más cortos posible". Montalbán no está en absoluto en contra de los aceites de larga duración, pero recomienda cambiarlos cada 10.000 kilómetros o, como muy tarde, después de los 15.000 kilómetros. Y quienes cambien el aceite anualmente deberían hacerlo a mediados de invierno. Es mejor.

El fatal arranque en frío

Otro factor de estrés para la cadena de distribución: los frecuentes trayectos cortos y los consiguientes arranques en frío. Montalbán explica que "el aceite tiene un sistema de 'autolimpieza', pero para que este se active, debe existir mucho calor en el bloque. Sin embargo, los motores solo alcanzan las tem- ➤

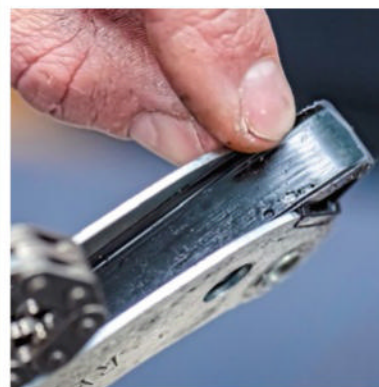
LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN



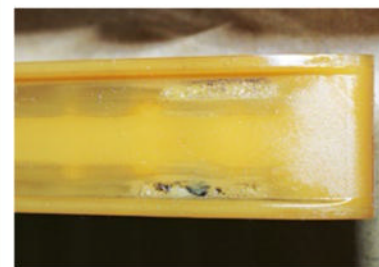
1. Cadena de distribución
2. Piñón
3. Guías de deslizamiento
4. Tensor de la cadena
5. Piñón del cigüeñal
6. Accionamiento bomba



➤ Los revestimientos de plástico de las guías de deslizamiento se desprenden con el tiempo y las cadenas con holgura provocan niveles de abrasión especialmente altos. Las piezas desprendidas deben retirarse del motor durante la reparación.



➤ Esta guía de deslizamiento sólo tiene tres años y 100.000 kilómetros y procede de un antiguo coche de pruebas de larga duración: un Hyundai Santa Fe.



FOTOS: OLAF TAMM (2), HENSTELLER (2), DEGRA

» temperaturas necesarias para ello (en torno a los 100 grados centígrados), tras un viaje de, al menos, 30 minutos. Por cierto, la temperatura del agua no es un indicador exacto para esto, porque aunque haya alcanzado ya los 90 grados centígrados, la temperatura del aceite del motor puede estar todavía por debajo de los 60 grados.

¿Entonces qué es lo que hace que las cadenas duren? Está claro: una presión de aceite estable, que este esté limpio de impurezas y caliente, y una carga de motor constante y homogénea, es decir, revoluciones constantes, no acelerones bruscos. Un ejemplo real: nuestro Mercedes Clase A pasó la prueba de los 100.000 km en 2013 y desde entonces ha acumulado ya casi medio millón de kilómetros. Su buen mantenimiento ha hecho que la cadena haya podido sobrevivir después de toda esa distancia. Ya sea turbocompresor, embrague o cadena de distribución: no ha habido necesidad de acción por nuestra parte en ninguno de estos elementos. La razón: a pesar de su antigüedad, los intervalos de mantenimiento, incluidos los cambios de aceite, se han cumplido meticulosamente, y el coche se utiliza casi exclusivamente para viajes largos.

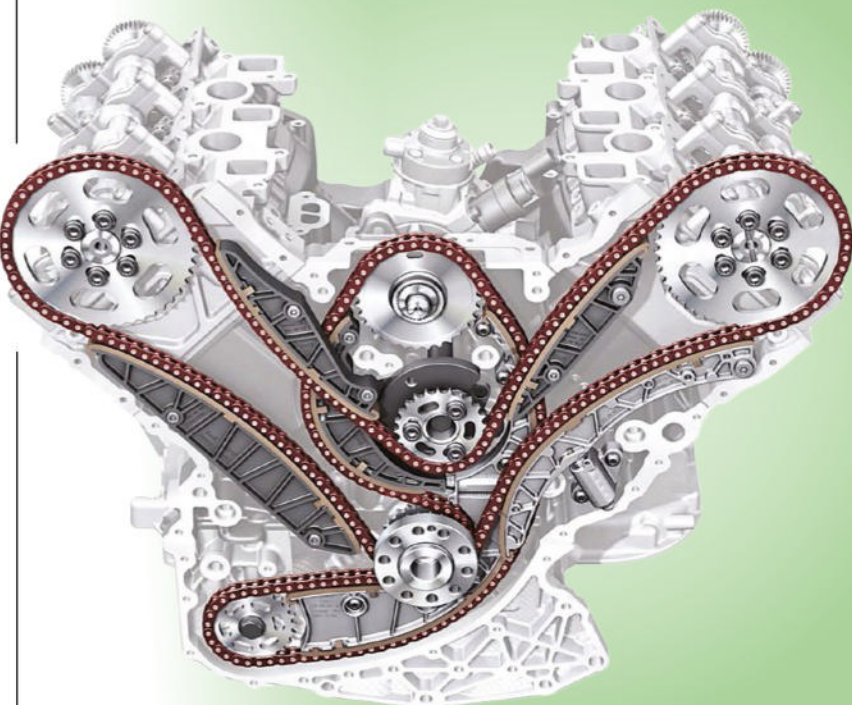
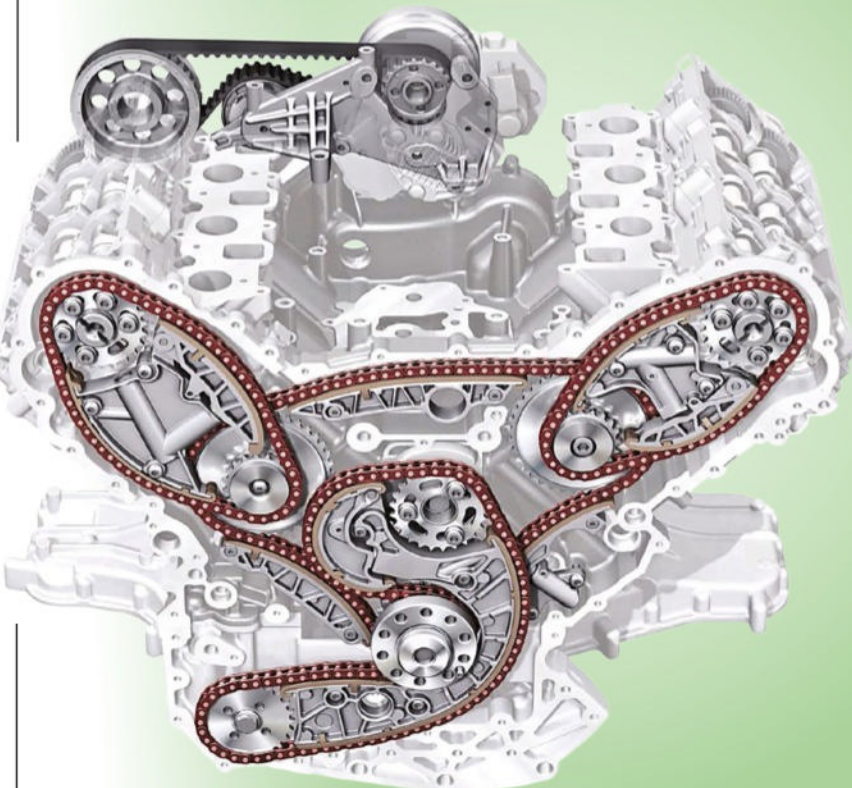
Una solución costosa

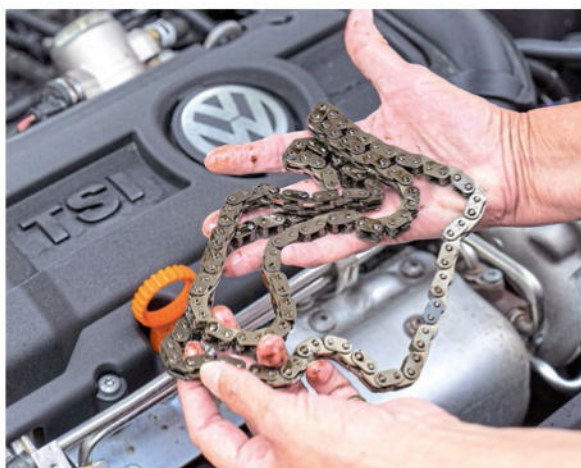
La reparación de las cadenas de distribución puede resultar complicada debido a los elevados costes. Montalbán lo comenta previamente con sus clientes y les indica si la sustitución de la cadena de distribución compensa o no. Para muchos propietarios, éste suele ser un momento de 'shock' total, ya que el coste de las reparaciones aumenta, especialmente en los vehículos más antiguos. Además de sustituir los componentes de la cadena de distribución, Zimmer considera que una reparación profesional también requiere la sustitución de todas las piezas de plástico del motor. Entre ellas, las juntas de los vástagos de las válvulas o los rotores de plástico de la bomba de aceite. Piezas pequeñas, pero muy importantes. En total, estas intervenciones tan complejas pueden superar el valor actual de los vehículos más antiguos.

Por otra parte, la reparación no tendría sentido si el motor quema

CADENAS DE LOS MOTORES EN V: COMPLEJAS Y CARAS DE REPARAR

Un buen ejemplo de la complejidad de las transmisiones por cadena son los motores en V. Fijémonos en el V6 TDI del Grupo VW: además de las cuatro cadenas, el bloque tiene casi una docena de guías de deslizamiento, tres tensores y una correa de distribución adicional. Los ingenieros siguieron desarrollando el motor con el tiempo, reduciendo a la mitad el número de elementos y rebajando el peso del conjunto en cuatro kilos. La sustitución de la cadena de distribución puede requerir hasta 30 horas de trabajo.





◀ La cadena de distribución del motor de VW VWTSEAT111 (2005 a 2015) tiene un accionamiento particularmente susceptible de dar problemas, con un alargamiento de la misma incluso con un bajo kilometraje. A pesar de las mejoras recibidas, se siguen produciendo problemas todavía.



◀ BMW también tuvo problemas con la cadena de distribución con el propulsor diésel N47 (a partir de 2007). Al igual que VW, se trataba de una cadena 'simplex'. Las caras cadenas 'dúplex' son más estables, pero tampoco están exentas de problemas por desgaste prematuro.



▲ El buen funcionamiento de una cadena depende, en gran medida, del aceite, lo que le proporciona un comportamiento suave.



▲ Sin desmontarlas, las cadenas de distribución pueden verse, como mucho, a través de la toma de aceite del motor.

aceite a través de los viejos retenes o la bomba de aceite ya no puede proporcionar la presión necesaria. Los motores en V son *pacientes* particularmente complejos con la cadena de distribución. Hay que tener esto en cuenta, especialmente si eres comprador de segunda mano, porque una posible reparación aquí puede causar costes extremadamente altos (o incluso reducir significativamente el valor del vehículo en caso de una reventa futura). Debido a las dos bancadas de cilindros, el accionamiento de la cadena de distribución de los motores en V también tienen el doble de componentes en comparación con los motores en línea.

Evita recambios paralelos

Otro factor importante son las piezas de repuesto utilizadas. Los kits de reparación se pueden encontrar en internet a una cuarta parte de los precios de las piezas originales, pero la calidad de estos componentes es más que cuestionable, además de que una reparación profesional de la cadena de distribución siempre incluye una limpieza meticulosa del circuito de aceite. Esto se debe a que la abrasión plástica de los raíles de deslizamiento no sólo acaba en el aceite, sino que también obstruye los conductos o el filtro de la propia bomba. Para determinar si todo vuelve a funcionar de forma óptima, al final de la reparación se realiza una medición de la presión del aceite del motor.

Sólo después de una revisión tan completa del motor se ahorrará en ruidos de traqueteo a largo plazo. Y la paz y la tranquilidad que eso supone, créeme, no se paga con dinero. ➔



Todas las reparaciones de la cadena de distribución son molestas porque llevan mucho tiempo y, por lo tanto, son caras. Lo mejor es no intentar ahorrar en esta pieza tan importante. Además de repuestos de alta calidad, debes buscar, sobre todo, una empresa especializada y con experiencia en el manejo y mantenimiento de cadenas para evitar sustos futuros.

QUÉ HACER PARA QUE LA CADENA DURE MÁS TIEMPO:

ACEITE

Fundamental para que la cadena funcione suave y no presente desgaste. Presta atención al tipo de aceite recomendado, pero ignora los largos intervalos de sustitución: en lugar de los 30.000 kilómetros prescritos por el fabricante, el aceite debería cambiarse, aproximadamente, cada 10.000 a 15.000 km.

DISTANCIAS CORTAS

Los trayectos cortos no pueden evitarse por completo. Sin embargo, si se conocieran los efectos nocivos de los arranques en frío, los reducirías al mínimo. Si así se realizan a menudo,

se deben utilizar intervalos de cambio de aceite más cortos.

FRENO DE MANO

En caso de contar con transmisión manual, debes utilizarlo siempre cuando apagues el motor y vayas a aparcar el coche. Nunca lo dejes con la marcha metida y sin el

freno de mano puesto. De lo contrario, incluso en una ligera pendiente, la cadena se tensará al tener la marcha engranada, empujando el aceite fuera del tensor de la cadena, lo que es perjudicial en el próximo arranque. El desgaste es especialmente elevado en este tipo de casos.

! **Desgaste: los aceites de larga duración deben cambiarse con una mayor frecuencia**

SEGUNDA MANO



MERCEDES CLASE C CABRIOLET

Año

2020

Kilometraje

16.000 km

Precio

39.550 euros

Nuestro vehículo de pruebas, hasta la fecha, ha tenido poco uso. Fue matriculado por primera vez en noviembre del 2020 y con todos los extras y opciones, llegó a costar más de 60.000 euros.



Porque el sol es para **DISFRUTAR**



El **Mercedes-Benz Clase C Cabrio (A-205)** lleva desde el 2016 disfrutando del lado soleado de la vida. ¿Pero son justificables los precios que ha alcanzado de ocasión?

PARA VIVIR EL VERANO CON ESTILO. Por eso te traemos esta recomendación de compra de segunda mano, para que disfrutes del sol y el aire libre. Un descapotable de cuatro plazas, con tracción trasera (o integral) muy apreciado por los amantes de los coches, porque desafortunadamente este tipo de carrocerías se han convertido en toda una rareza.

Sin embargo, Mercedes ha mantenido la tradición cabrio con su Clase C de la serie 205, que se produjo entre 2016 y 2023. Aunque a precios nuevos bastante elevados, lo que hace que encontrar una unidad usada en buen estado y asequible sea todo un desafío. Un modelo que ahora ha sustituido en gran medida el nuevo Mercedes CLE.

Formalmente, el Clase C Cabrio es un derivado de su hermano coupé, de tamaño medio. No obstante, el C 200 de casi 4,70 metros de largo se ve extremadamente imponente y exclusivo. Y después de casi ocho años desde su lanzamiento, no ha perdido ni un ápice de elegancia en cuanto a diseño.

Su forma alargada, con amplias puertas y un fino techo de lona electrohráulica, hacen del C Cabrio uno de los coches de corte deportivo más prestigiosos en su segmento. ¿Y dónde se percibe ese estándar de calidad especial de la marca?

Pues, probablemente, en los detalles más elaborados, justo esos que suelen pasar desapercibidos.

Desde el clásico sistema de extensión del cinturón de seguridad hasta la calefacción del cuello, *airs-carf*, el deflector para eliminar turbulencias en el habitáculo o los exclusivos toques del paquete AMG.

El nivel de personalización y acabados es muy variable. De hecho, algunos A-205 Cabrio ya crujen y chirrían notablemente con kilómetros de cinco cifras, mientras que otros destacan por seguir pareciendo casi nuevos tras varios años de uso. Todo depende de las opciones iniciales que se incorporaron.

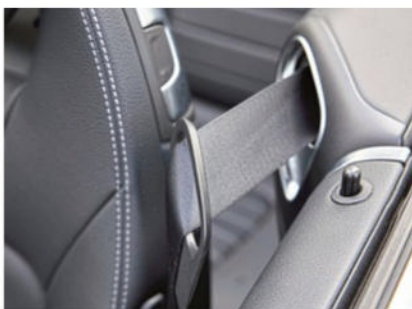
Como coche de lujo clásico, el Mercedes-Benz Clase C descapotable se podía mejorar sin límites, gracias a una larguísima lista de extras. Mientras que otras marcas reducían los costes de producción con configuraciones estandarizadas, este modelo Cabrio ofrecía muchos niveles de personalización.

El paquete AMG-Line, también presentes en nuestro coche de pruebas, era muy popular. Y los interesados nuevos clientes pueden aprender mucho sobre el primer propietario al observar la cantidad de botones falsos. Muchos espacios para controles sin usar indican que el comprador original del vehículo fue bastante ahorrador.

Pero Mercedes es una marca generosa en este ámbito, permitiendo incorporar extras de toda clase. Los clientes podían incrementar considerablemente los precios (que ya eran bastante altos) de las unidades nuevas.



◀ **Asientos delanteros cómodos de cuero sintético ártico. Aunque, atención: este material envejece muy mal y tiende a agrietarse con el tiempo.**



▼ **Ajuste eléctrico de asientos perfectamente resuelto, con memoria y calefacción.**

▲ **Entre los aficionados de Mercedes, los extensores de cinturón son todo un orgullo. ¡Comodidad ante todo!**



SEGUNDA MANO

» Por ejemplo, nuestro coche de pruebas cuenta con ópticas LED y asientos de cuero sintético ártico. Y también había cuero real reflectante al sol, una gran variedad de diseños de llantas de aleación (hasta 20 pulgadas de tamaño) y paquetes interiores de lujo.

Especialmente en este campo, los elementos decorativos en el habitáculo ofrecían diseños tradicionales de maderas nobles para el salpicadero, acabados en negro piano o también inserciones de carbono en zonas como la consola central para una nota mucho más deportiva en el coche.

El techo con aislamiento acústico mejorado (mediante un mayor número de capas de tela), dependiendo del color de la lona, costaba cerca de unos 300 euros adicionales. Y era uno de esos extras solicitados con bastante frecuencia. Como también era (y es) recomendable el sistema automático *aircap*: un eficaz

deflector de viento para reducir las turbulencias en todos los asientos, situado en la parte trasera.

Pero dejando de lado la estética y los extras, hablemos de mecánica. Con una amplia gama de motores de gasolina y diésel, y la opción de propulsión trasera tradicional o tracción total 4Matic, el Clase C Cabrio satisface casi cualquier preferencia de conducción.

Los robustos motores turboalimentados de cuatro cilindros no son una maravilla acústica para los que buscan un deportivo radical, pero son dinámicamente notables.

Y fue especialmente poderoso y robusto el C 400, con un motor de seis cilindros en línea turbo y 333 CV. Aunque apenas tiene unidades disponibles en el mercado de ocasión español (importadas siempre desde países como Alemania).

En términos de rendimiento extremo (y también un alto coste), el modelo AMG C63, con su colosal



Elegante y con buen tamaño. Un verdadero cuatro plazas.

INFOENTRETENIMIENTO



Las posibilidades del sistema de infoentretenimiento dependen del comprador original. Navegación con tráfico en tiempo real de 10,25 pulgadas o cámaras de 360°. El 'touchpad' para controlar la interfaz era opcional y el sistema de audio Burmester con 13 altavoces y 590 W de potencia, también. El 'Head-up display' y el cuadro de instrumentos digital llevaban un coste adicional, así como el cargador inalámbrico de móvil.

PROBLEMAS COMUNES EN LOS MERCEDES-BENZ CLASE C CABRIO

Aunque pertenecen a una época de gran solidez de Mercedes-Benz a nivel mecánico, los Clase C Cabrio no son ajenos a algunos problemas. Sobre to-

do, relacionados con el sistema eléctrico y mecánico del techo, que puede no funcionar correctamente debido a desajustes. Y también suelen ser co-

munes los ruidos producidos en el eje delantero por rodamientos y 'silentblocks'. Especialmente tras un uso deportivo del vehículo.

Conexión con tu 'smartphone' Da problemas en algunas ocasiones. Y también algunos botones físicos de la consola central pueden ser defectuosos.



El techo de lona puede atascarse. Y generalmente se debe a problemas de cableado o un ajuste deficiente de todo el mecanismo. Hay que cuidarlo.



Rodamientos y 'silentblocks' que vendría bien revisar. En modelos de mayor potencia, su desgaste es mayor.



Ejes que pueden sufrir con altos kilometrajes. También aparece óxido en el sistema de suspensión relativamente pronto.





El techo se abre y cierra en menos de 20 segundos. Técnicamente se puede hacer mientras conduces, pero siempre por debajo de 50 km/h. De todas formas, no es recomendable porque tiende a desgastar prematuramente el sistema de accionamiento de la capota.

motor V8 biturbo, capaz de alcanzar 280 km/h, está a otro nivel. Esta motorización convierte al Clase C Cabrio en un GT musculoso para valientes, aunque no siempre fueron conducidos por auténticos expertos al volante...

Son recomendables los bien diseñados asistentes de conducción, que se pedían agrupados en tres paquetes dependiendo de la cantidad de ayudas que querías. Y por otro lado, el toque deportivo se potenciaba con las opciones de suspensión deportiva o el Dynamic Body Control del chasis.

Mercedes ofrecía de fábrica tres años de garantía (con opción de extensión a cinco años mediante un coste adicional y mantenimientos

en taller obligatorios). Y hasta 30 años de garantía contra la corrosión, siempre que se cumplieran todos los intervalos de mantenimiento marcados por el fabricante.

Los ruidos durante la conducción que provienen del eje delantero son (casi siempre) consecuencia de los *silentblocks* o de amortiguadores desgastados. Un problema de suspensión que suele aparecer después de unos 100.000 kilómetros.

Los propietarios también informan de daños en el cableado del techo por la fricción del sistema. Aunque Mercedes se muestra bastante flexible con esto cuando llega el momento de una reparación. Y como suele ser común en muchos descapotables, si el techo no está



correctamente ajustado (el sistema tiene que estar bien acompasado en su conjunto), la tapa del compartimento donde se guarda la lona en la parte trasera puede llegar a no cerrar en ocasiones.

Y por si te interesa, efectivamente hay algunas llamadas a revisión efectuadas para estos modelos con el objetivo de solucionar algunos contratiempos. ➔

◀ Desde 2018 el C200 montaba un ágil motor de 1,5 litros con 184 CV y microhibridación.

La parte trasera integra perfectamente el techo guardado.



Con el techo abierto, la capacidad de maletero se reduce hasta los 285 litros, que sigue siendo aceptable.



COSTES DE MANTENIMIENTO: MERCEDES-BENZ C 300 CABRIO

Costes

Mantenimiento

Consumo de la prueba	8,1 l/100 km
Emisiones de CO ₂	138-149 g/km
Inspección ⁽¹⁾	400-4800 euros
Seguro a todo riesgo ⁽²⁾	864 euros
Seguro a todo riesgo (franquicia) ⁽²⁾	313 euros
Seguro a terceros ⁽²⁾	276 euros
Normativa emisiones	Euro 6

Los precios de las piezas de repuesto⁽³⁾

Alternador	778 euros
Motor de arranque	130 euros
Bomba del agua	360 euros
Silenciador trasero	390 euros
Aleta delantera izquierda, pintar	180 euros
Discos y pastillas de freno	700 euros
Pantalla multimedia (táctil)	1.000 euros

Datos técnicos

Motor	4 cilindros/del./trans.
Válvulas/árbol de levas	4 por cilindro/2
Potencia	272 CV a 5.800 rpm
Par motor	370 Nm a 1.800 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
0-100 km/h	6,2 s
Cilindrada	1.991 cc
Transmisión/Tracción	Aut. 9 velocidades./Tras.
Largo/ancho/alto	4.686/1.810/1.409 mm
Capacidad del maletero	285-360 l
Peso en vacío	1.735 kg
Capacidad de carga	465 kg

1) Media de tres llamadas telefónicas al azar; 2) Precios obtenidos a través de seguros 'autobild.es' para un conductor de 40 años, casado, con más de 10 años de seguro, sin siniestros y realizando un kilometraje anual de 20.000 km. 3) Sin montaje



MI OPINIÓN

LARS JAKUMEIT
@AutoBildSpain

El Mercedes-Benz Clase C convence. Es un sólido cabrio y, en líneas generales, tiene excelentes cualidades. Sin embargo, para detalles de lujo y alto confort durante la conducción, se debe pagar considerablemente por una unidad con múltiples extras.

VALORACIÓN
★★★★★

ALTERNATIVAS



BMW Serie 4 Cabriolet 420i

184 CV
(2018)

desde

31.900
euros

VALORACIÓN
★★★★☆



Audi A5 Cabriolet TDI

163 CV
(2020)

desde

35.000
euros

VALORACIÓN
★★★★☆

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRES

FERRY Y LOUISE

UNA GRAN HISTORIA

DE AMOR

Ferry Porsche le regaló a su hermana Louise un coche por su 70 cumpleaños. Era un 911 Turbo, un coche que llegaría a las calles al año siguiente y que iba a suponer toda una revolución...

| Texto Sergio Ríos | Fotos Fabricante |



Aunque el apellido Turbo se asoció inicialmente al 911, se acabó agregando a muchos otros modelos de la firma alemana con los años. Incluso el Taycan eléctrico puede portarlo, más bien como homenaje a estas versiones, claro.



LOUISE PIËCH SE LEVANTÓ EN LA MAÑANA del 29 de agosto de 1974 como cualquier otro día, pero aquella no iba a ser una jornada cualquiera. Aquel día cumplía 70 años y le estaba esperando un regalo muy especial por parte de su hermano, Ferry Porsche: un 911 configurado especialmente para ella. Por supuesto, contaba con detalles espe-

cíficos en el apartado estético, pero lo más interesante de aquel coche era su motor turbo, algo que nadie podía tener en el deportivo alemán por aquel entonces, pero que estaba a punto de cambiarlo todo.

De esta historia de amor (fraternal, por supuesto) surgió el primer Porsche 911 Turbo en pisar las carreteras. Pero la historia de esta icónica versión no comenzó aquí. De hecho, ya se anunció la idea de acoplar este tipo de motor al *nueveonce* el 13 de septiembre de 1973, cuando el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt fue el escenario en el que se pre-

sentó el prototipo de una variante turbo del coche más especial de la firma de Stuttgart.

¿La razón de su existencia? El deseo de obtener unas prestaciones superiores a las de los motores atmosféricos, de lograr más emoción al volante mediante una tecnología que estuvo estudiando Porsche en los primeros años de la década de los 70 y que iba a suponer una revolución en el mundo de los automóviles prestacionales.

La firma alemana tenía que formar parte de este avance y trabajó en este concepto para presentar al mundo el resultado definitivo en el Salón de París de 1974, celebrado el 3 de octubre. Allí se pudo ver por primera vez el coche que marca - >>

▼ Con su carrocería ancha, la línea inconfundible y el color Ice Green Metallic, este 930 Turbo capta todas las miradas a su paso.



! En 2024, un 930 Turbo puede costar más de 100.000 o 200.000 euros, en función de su año, uso y estado general

El abuelo y el nieto: el 992 Turbo rinde 581 CV y es mucho más avanzado, pero mantiene el concepto original.



» ría un antes y un después en la historia de Porsche. Aquel 911 Turbo (930) era más parecido al de Louise que al prototipo de Frankfurt, pero también presentaba sus propios detalles. Por ejemplo, contaba con unos pasos de rueda ensanchados, así como con un chasis modificado, una suspensión más rígida y barras estabilizadoras mejoradas. Aun así, su elemento estrella era el alerón *cola de ballena*, bajo el cual se situó un motor bóxer turbo de seis cilindros 3.0 con 260 CV. En la unidad de Louise, sin embargo, se trataba de un bloque de 2,7 litros que rendía 240 CV.

Además de estas cuestiones, otra diferencia de este 930 definitivo respecto a los otros dos mencionados era que este sí podía ser comprado y conducido por carretera. El 911 Turbo había llegado por fin a las calles y lo hacía por todo lo alto, ya que su mecánica le permitía pasar de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos y alcanzar 250 km/h. Fue el modelo de pro-

▲ Estéticamente, la evolución es clara, aunque el nuevo 911 Turbo también presenta elementos que homenajean al original, como un alerón fijo que no encuentras en versiones como el Carrera.

ducción más rápido de Alemania en su momento y empezó a llegar a clientes de todo el mundo en 1975.

Muchos ejemplares se fabricaron desde entonces (se calcula que unos 2.819 entre 1975 y 1977), pero el que tengo hoy en mis manos es muy especial. Es uno de los 30 primeros que salieron de la línea de producción y se destinó al mercado francés, aunque ahora es propiedad de Porsche. Con 143.881 kilómetros recorridos y casi 50 años a sus espaldas, no puedo decir que lo esté estrenando, pero

entiendo la emoción que cualquiera pudo sentir en 1975 al sentarse en sus asientos Recaro Sport (era uno de los elementos opcionales) y observar el interior. Es un habitáculo discreto de piel de color negro, pero también con toques llamativos para la época, como las ventanillas eléctricas o el parabrisas y la luneta trasera calefactables. Era un coche de lujo, sí, pero también era un deportivo de pura raza. No por nada se le apodó el *creador de viudas*.

➔ EL 911 TURBO DE LOUISE

El 911 Turbo de Louise Piëch era muy especial. Su motor de 2,7 litros era uno de sus elementos clave, pero también sus pasos de rueda no ensanchados y la inscripción 'Carrera' de la zaga para ofrecer más discreción. Además, en el interior destacaban los detalles de tartán escocés en asientos y paneles de las puertas. Y un detalle curioso era la ausencia de tintado en el parabrisas. La razón de esto era sencilla: Louise era una amante de la naturaleza y el arte. Le gustaba admirar los paisajes austriacos y pintarlos posteriormente, de manera que así podía apreciar los colores sin ningún tipo de distorsión desde su coche.



A pesar de su apariencia discreta, este es uno de los 911 más especiales de la marca y se conserva en un estado espectacular.



Hoy no voy a buscar ahondar en aquello que le hizo ganarse ese apodo, ya que este es un coche demasiado caro y valoro mi integridad física. Además, tengo que tener un proceso de adaptación, porque esta experiencia de conducción no tendrá nada que ver con la de cualquier modelo moderno que haya conducido en los últimos meses...

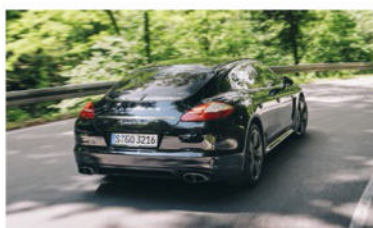
Al arrancar el motor, el rugido me rodea y no puedo evitar esbozar una sonrisa. Hay algo en los coches clásicos que me enamora y, tratándose de un 930 Turbo, esa sensación se multiplica por diez. De hecho, me basta con pasar los primeros minutos al volante para comprender lo que supuso este coche en su momento, aunque antes hay que hacerse a algunas leves incomodidades propias de un deportivo lanzado hace medio siglo: los pedales están ligeramente colocados a la derecha y tienes que acostumbrarte a la postura, la palanca de la caja de cambios de cuatro marchas tiene unos recorridos bastante largos, la dirección no es extremadamente precisa y el freno tienes que pisarlo con muchas ganas si realmente quieres parar a tiempo. Sin embargo, todo esto da igual, especialmente cuando me acostumbro a ello y decido hundir el pie derecho.

A revoluciones medias, el 911 es bastante dócil, pero todo cambia al superar las 4.000 rpm. Es ahí donde se deja notar la patada del turbo y cuando se ven superadas todas mis expectativas. De repente, la trasera se pega al suelo y el coche sale disparado con una decisión que no esperaba en absoluto, pero que es adictiva. Sorprende que una potencia de 260 CV, que ahora nos puede parecer convencional, sea capaz de ofrecer unas sensaciones así. Pero de esas sensaciones sin filtros tratan los clásicos. ¿no?

Tras acostumbrarme a su tacto de conducción y cambiar el chip de los coches modernos, puedo disfrutar del primer 911 Turbo como es debido, explorando las capacidades de su motor y su comportamiento dinámico en algún tramo de curvas,



▲ Tras el 911, muchos otros Porsche portaron con orgullo el emblema Turbo.



▲ El Panamera también ha tenido un lado más agresivo con estas versiones.

donde no decepciona. No va sobre raíles, como el actual 992 Turbo, pero no deja que desear. Simplemente, te obliga a estar atento y a controlar más, te desafía y te exige estar más involucrado en la conducción, pero la recompensa es muy grande. Es una mezcla de emociones que creó un mito que lo cambió todo, llegando inicialmente a las carreteras con Louise Piëch a los mandos y conquistando después a conductores de medio mundo.

Así se ha mantenido en las generaciones sucesivas, mientras la gama turbo de Porsche ha ido más allá del 911 y se ha convertido en icónica en sí misma y dejado su propia huella. Sin embargo, nada esto habría sucedido sin el 930 Turbo. ➔

EL ORIGINAL Y OTROS TURBO

1975-1989

911 Turbo

El original, con un motor bóxer de 260 CV y un cambio de cuatro marchas.



1989-1991

944 Turbo

Con un motor inicialmente usado en competición, de 250 CV.



2006-2010

Cayenne Turbo S

En su versión S, este SUV con motor V8 llegó a ofrecer 521 CV.



2010-2016

Panamera Turbo

Con un V8 biturbo de 500 CV y todo tipo de lujos a bordo.



2020-2024

911 Turbo

Hasta la llegada del 992.2, el 911 Turbo rendía 581 CV; el Turbo S, por su parte, 650 CV.



2019-HOY

Taycan Turbo

Con 680 CV, no tiene turbo (al ser eléctrico), pero es un homenaje.



FUERA DE SERIE



COLECCIÓN

AL ROJO

Cuando la pasión por los coches desborda y la cuenta corriente no es un problema, se pueden llegar a tener tantas joyas sobre ruedas como para montar un museo incluso más espectacular que el de muchos fabricantes. ¡Vas a alucinar!



El coleccionista Friedhelm Loh frente a su pieza favorita, un Ferrari 250 GT SWB.

Más que en Maranello: esto es solo una parte de la colección de Ferraris de Loh. Y es incluso más espectacular de lo que puedes ver en el propio museo de la fábrica de la marca italiana.

FRIEDHELM LOH es uno de esos influyentes fantasmas que pasan desapercibidos en el mundo del motor. Relativamente desconocidos por la mayoría. De hecho, probablemente, en Maranello nunca hayan oído hablar de este discreto aficionado a los coches alemán.

"Mi nombre no está en ningún archivo de clientes de Ferrari. Si quisiera comprar uno de los superdeportivos más caros, tendría que ponerme a la cola y ganarme ese derecho", me comenta entre risas este coleccionista. Y lo dice con gran ironía en cada palabra, porque el propietario del Museo Nacional del Automóvil en Dietzhöhlztal, una localidad poco conocida, situada en el centro de Alemania, entre Frankfurt y Colonia, tiene un garaje absolutamente espectacular, que dejaría con la boca abierta a cualquier apasionado de las cuatro ruedas.

Con algunos de los modelos más raros de Mercedes-Benz, muchos Porsche, Audi... Y seguramente, más bolidos de Bugatti que nadie en toda Europa. Sin mencionar los muchos coches americanos y rarezas clásicas de guerra.

FOTOS: HERSTELLER (2), THOMAS GEGER

O VIVO



No todo al rojo: coches como el 250 GT Cabriolet (en color azul) representan el lado más lujoso de Ferrari.

» Y tampoco faltan piezas de competición de todas clases y estilos. Desde modelos del DTM (Campeonato de turismos alemán) hasta de míticas pruebas de resistencia como Le Mans. En total, posee más de 300 vehículos distintos. Una colección en la que, por cierto, hay bastantes Ferraris. Algunos de ellos tan espectaculares y raros que ahora ha dedicado una exposición especial a una docena de ellos.

¿Y por qué no le conocen en Maranello? Pues porque la mayoría de esas piezas las ha comprado a otros coleccionistas o las ha adquirido en subastas. Y ya sabemos que los italianos suelen tener en cuenta solo a aquellos compradores que pasan por sus instalaciones y concesiona-

Quien colecciona coches, no puede pasar por alto a Ferrari"

Friedhelm Loh, coleccionista

rios para ir escalando en la gama de superdeportivos de color rosso.

Sin embargo, para la mayoría de estos coches de colección no hay otra opción. De hecho, más de la mitad son de Fórmula 1 y un modelo así "no puedes ir a comprarlo a un simple concesionario", asegura de nuevo entre risas.

En Maranello, ni si quiera los tienen disponibles en su propio museo. Y aquí, Loh no solo tiene el monoplaza con el que el finlandés Kimi Räikkönen ganó el último mundial para Ferrari en Brasil en el año 2007. Un poco más allá, tiene el coche con el que Michael Schumacher logró su séptimo y último título mundial. Sí, el F2004 con el que se proclamó campeón.

Si visitas este museo, también podrás descubrir el primer F1 con el que corrió Niki Lauda para la Scuderia, el Ferrari 212 que se impuso en la mítica Carrera Panamericana del año 1951 y otros tantos de la Mille Miglia, Las 24 Horas de Le Mans o Daytona.

Coches con mucha historia

Pero no todos los que se exponen aquí son ganadores. También está el Ferrari 330 P3 de 1966, que aunque no se impuso en aquel mundial por culpa del Ford GT40 merece un lugar especial por haber pasado a la historia como uno de los coches más bonitos de todos los tiempos. Un modelo que, por cierto, es muy valioso, porque una unidad de aquel

El LaFerrari es un deportivo único. Comprometido con la tecnología, el más avanzado de los 'Big Five'. Aunque no mantendrá su corona mucho tiempo...





El extremo opuesto es este Dino 206S. Automovilismo puro, rudo, sin pulir lo salvaje del mundo de las carreras.

mismo año, gemela a esta que tengo delante de mí, se subastó por unos 40 millones de dólares.

Friedhelm Loh descubrió su pasión por Ferrari, como otros muchos alemanes, gracias a Michael Schumacher. Y pasó los domingos de la década de los 90 frente al televisor viendo correr al Káiser. Aunque el *Cavallino Rampante* y su fundador, Enzo Ferrari, también le han llegado al corazón por sus éxitos empresariales. Un motivo de inspiración para su propia carrera profesional, que le ha llevado a ser el director del Grupo Rittal, una empresa que fundó su padre y que con los años se ha convertido en una compañía importantísima de suministro de energía y climatización en el sector

▼ 'Dino' era el apodo del difunto hijo de Enzo Ferrari, Alfredo. Se hizo inmortal con estos modelos de acceso a la marca.



de las renovables, transporte y construcción. Tanto es así, que Forbes estima su fortuna en unos 9.700 millones de dólares.

"Empezó desde cero [Enzo Ferrari], desarrolló su empresa por sí mismo y tuvo el valor de enfrentarse a la competencia". Por eso, junto a los coches de carreras, también ha desarrollado otros muchos de calle que trazaron el ascenso de la marca al olimpo automovilístico en el que está situada ahora.

Coches con dueños de renombre

"Quien se tome en serio la historia del motor, y especialmente de los coches deportivos, no puede ignorar a Ferrari", dice Loh. Un camino que comenzó con bólidos como el

Ferrari 250 de la década de 1950, en colaboración con otro icono de la industria como es la casa de diseño y carrocerías Pininfarina. Y por si los coches que hay en esta colección no fueran ya espectaculares por sí mismos, hay que decir que muchos han tenido dueños ilustres.

La princesa belga Lilian, Nina Dyer, Aga Khan o el dibujante de los cómics de Astérix y Obélix, Uderzo. Nadie se toma tan en serio esta colección como su dueño, desde luego. Y la hilera de joyas termina con lo que muchos llaman los *Big Five*. Los superdeportivos limitados, clásicos y modernos. Una alineación que hace que incluso los aficionados más acaudalados del mundo se queden sin respiración. ➤➤

963 CV impulsan al LaFerrari, el rival de sus primos de batallas: el McLaren P1 y el Porsche 918 Spyder.



FUERA DE SERIE

El Ferrari 275/330 P es el coche ganador de los 1.000 kilómetros de Nürburgring del año 1964.



Ferrari 250 GT Speciale de 1957, una pieza única diseñada por Pininfarina para la esposa del ex rey belga, Leopoldo III.



» Desde el 288 GTO (272 unidades) hasta el Ferrari LaFerrari (499 unidades), pasando por el F40, el F50 y el Ferrari Enzo. Este último fue una adquisición especialmente buscada por Loh para completar el elenco. Aunque el multimillonario es demasiado tímido como para verse a sí mismo montado en uno de estos coches.

A parte del Ferrari 250 GT SWB Competizione con rayas en negro, rojo y amarillo (formando la bandera alemana) que perteneció previamente a Wolfgang Seidel (piloto de F1 que participó en 12 Grandes Premios en los años 50 y 60), Loh no ha conducido muchos de los Ferrari que posee.

Algo que, por un lado, es una lástima, porque la fascinación por el caballo italiano se entiende mejor en la carretera y pocas personas pueden ilustrar toda la gama de co-

ches de Maranello como Loh con su inédita colección; pero, por otro lado, es una bendición, porque este tipo de coches necesitan ser conducidos de vez en cuando para evitar averías innecesarias y yo he tenido la suerte de echar una mano en esta maravillosa labor al jefe de taller de Loh, que se llama Lars. Este simpático mecánico me ha dejado meter la mano en la maravillosa caja de las llaves que cualquier aficionado soñaría tener.

Así, he podido conducir tres coches que muestran a Ferrari en sus diferentes facetas a lo largo de la historia de producción de deportivos para calle y para los circuitos.

En primer lugar, el sensacional LaFerrari. Parte de la *Santa Trinidad* de los hiperdeportivos híbridos junto al Porsche 918 Spyder y al McLaren P1. Con un salvaje motor V12, tecnología eléctrica procedente de

la Fórmula 1 mediante un sistema KERS de recuperación de energía y 963 CV de potencia. Capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 3,0 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de más de 350 km/h. Una auténtica maravilla que podré contar a mis nietos que un día pude conducir.

Sensaciones puras al volante

Por otra parte, el Ferrari Dino 206S, que representa el automovilismo más rudo, brutal y honesto. Descaradamente abierto, estrecho como un cohete y tan directo como una flecha. Apenas se construyeron un par de docenas de este modelo en 1966, con su motor V6 de menos de 2,0 litros y algo más de 200 CV de potencia. Un bólido que te empuja con un estruendoso rugido y una furia inusitada hasta los 270 km/h de velocidad punta y cuyo nombre posee un significado personal muy importante para la familia Ferrari. Y especialmente, para *Il Commendatore* Enzo.

Y entre medias de ambos, también he podido *catar* un Ferrari 250 GT Cabrio Serie 2, también construido en la década de los 60. Un modelo que ilustra como pocos el lado lujoso y exquisito de Ferrari. Con unos lujosos asientos de cuero noble y un motor V12 de 3,0 litros que aún sigue mostrándose radical más de medio siglo después. Incluso por encima de descapotables de la época, como el legendario Mercedes-Benz 190 SL. Este, por cierto,

! El Ferrari más exitoso de todos los tiempos no está en Maranello. Está en esta colección

FOTOS: HERSTELLER (4); THOMAS GEBERT / AUTO BILD / FABIAN HOBERS (2); THOMAS GEBERT (2)



es el coche con el que Loh comenzó su pasión por este mundo.

La colección al completo está siempre lista para salir a la carretera. El jefe de taller siempre encuentra el momento para moverlos y si alguno de ellos tuviera un problema mecánico, no hay problema por retirarlo momentáneamente de la colección, porque aquí hay decenas de Ferrari de sobra para cubrir la exposición. Tantos (y tan importantes) que atraen a 40.000 visitantes al año, pese a que este museo, como te decía al principio, está en una remota localidad alemana alejada de los grandes circuitos turísticos.

El éxito de esta exposición especial está todavía por escribirse, pero el dueño ya ha logrado algo que no estaba entre sus objetivos. Des-

de que lleva a cabo esta iniciativa, ha aparecido en el radar de Maranello. Ya no es un desconocido para los italianos. Y esto es algo importante, porque los *Big Five* pronto se convertirán en los *Big Six*, con el sucesor del LaFerrari, que podría presentarse en los próximos meses. Así, si Friedhelm Loh muestra interés en el nuevo hiperdeportivo híbrido de edición limitada, ya no tendrá que esperar para conseguir un coche usado. Ahora ya está aceptado como *Ferraristi* y podría comprarse uno enseguida. De hecho, es muy probable que ahora incluso tenga el número de teléfono del jefe de Ferrari y le llame para decirle: "prepara uno, que lo también quiero". ➔

Thomas Geiger



Ferrari 212 Export Vignale Berlinetta: segundo en la Carrera Panamericana de 1951.

▲ El Ferrari de carreras más exitoso de todos los tiempos, el monoplaza de F1 de Michael Schumacher, el F2004. Con ocho victorias en once citas.



▲ Ferrari Dino 166 SP: coche ganador de la Targa Florio de 1961 y de los 1.000 km de Nürburgring 1962.



▲ Este Ferrari 250 S Vignale Berlinetta, además de ser pura elegancia, fue el ganador de la Mille Miglia de 1952.



▲ El primer Ferrari de Fórmula 1 del famoso piloto austriaco Niki Lauda.



➤ El Ferrari 330 P3 de 1966 es considerado por muchos como uno de los coches de carreras más bellos de todos los tiempos.

Lo más visto en EL MURO



LOS 4X4 ELÉCTRICOS NO TIENEN DEMANDA POR ESO INEOS RETRASA EL LANZAMIENTO DEL FUSILIER



Raúl Emilio Rodríguez Es lógico. Una alta demanda de potencia para terrenos complicados, necesariamente aumenta su consumo y esto no garantiza la autonomía.



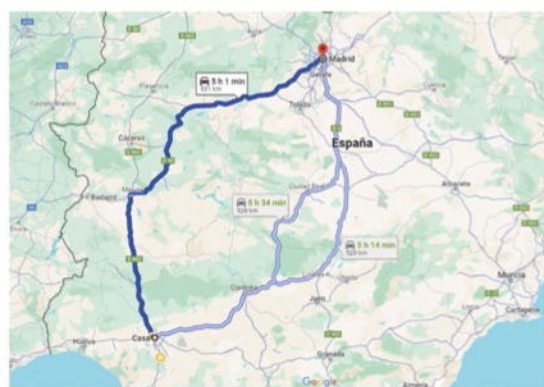
Oscaritos Mtb Yo creo que no tienen demanda más bien por el precio. Si un coche normal eléctrico cuesta 30.000 euros, imaginaros un 4x4 eléctrico. [] Si no venden es porque no se pueden pagar.



Javi Tol El precio no es el motivo principal, porque cualquier todoterreno decente se sube a 60.000 o 70.000 euros. El tema es irse con uno de estos eléctricos a hacer 'offroad'...



Jordi Coll Creo que no habría que confundir el nivel de demanda con las ventas de estos coches. Si no hay un producto adecuado a un precio correcto, ya puede haber mucha demanda que esto no se traducirá en ventas.



GOOGLE MAPS YA NO TE LLEVA A TU DESTINO POR LA RUTA MÁS CORTA... ¿POR QUÉ ESTE CAMBIO?



Johnny Black Es superlógico que use cálculos milimétricos, sí. Por eso a veces te manda salir de una autovía para ir por un camino de carros paralelo...



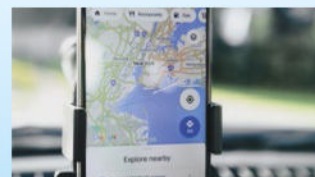
José Soto Últimamente va fatal [] Ahora es raro que también te mande por carreteras generales en tu ruta. Te envía por secundarias donde solo pasas tú.



Alberto Concheiro Fernández La verdad es que últimamente Waze funciona mucho mejor, porque Maps mete rodeos absurdos.

¿QUÉ SUCEDE CON GOOGLE MAPS?

Es evidente que en los últimos meses el funcionamiento de Google Maps ha empeorado. Muchos usuarios lo han notado y esto es debido a un cambio en el algoritmo de las rutas, que ahora tiene en cuenta los caminos menos contaminantes. Waze, sin embargo, gana cada día una mayor popularidad.



TÚ PREGUNTAS

¿Algo te reconcome? ¿Tienes preguntas que ni el propio Internet en persona es capaz de responder? ¡Prueba suerte con la redacción de AUTO BILD! Nosotros te asesoramos basándonos en nuestra experiencia... y la de los expertos en cada tema. ¡No lo dudes y pregunta!

¿Cómo cuidar la tapicería del coche o las molduras en verano?

Al aparcar en la calle, tengo amigos cuyas tapicerías o molduras del salpicadero se han agrietado. O simplemente, deteriorado por el calor. ¿Qué se puede hacer?

SERGIO RODRÍGUEZ, redes sociales

Es cierto que en esta época del año, el abrasador calor estacional puede perjudicar a algunos elementos de nuestros coches. Es el caso, principalmente, de los plásticos de la zona del salpi-

cadero o incluso elementos de cuero. Al estar expuestos demasiado tiempo a esta meteorología, pueden acabar por agrietarse, perder su coloración o incluso derretirse.

El parasol es el principal aliado a estos efectos para reducir gran parte de la temperatura interior y dar sombra al habitáculo desde el parabrisas. Sin embargo, también se pueden efectuar cuidados de estas piezas cada cierto tiempo de forma manual. Una buena limpieza y productos de tratamiento de plásticos o para tapicerías de cuero, que hidratan estos componentes y ayudan a preservar su lustre. No son caros y solo te llevará un par de horas aplicarlos cada ciertos meses para no sufrir deterioros.

EL BAÚL DE LOS RECUERDOS



ADELANTO DE NOVEDADES

El verano de 2014 ya avanzamos cómo podría ser un posible Audi Q4, modelo que finalmente llegó al mercado en 2021 en forma de eléctrico, así que nos adelantamos siete años a los acontecimientos. En aquel número 447 de AUTO BILD también te contábamos cómo cambiaba la tercera generación del Smart, momento en que ni se sospechaba lo que ahora ha ocurrido ('joint venture' con la china Geely). También probábamos el Nissan Juke, un modelo que precisamente ahora se acaba de renovar y que en realidad no varía en exceso pese a que ya han pasado 10 años. Te contábamos también un ingenioso sistema que había ideado el extinto Grupo PSA (hoy Stellantis) con el que lograban hacer funcionar un coche con aire comprimido, pero lo cierto es que no se ha vuelto a saber nada de aquella tecnología. Quizás hubiera sido una buena opción.



Lo ha petado en **INSTAGRAM**

Te mostramos las publicaciones de Instagram que más interés han mostrado en nuestro perfil. Coches de ensueño, pruebas, alguna sorpresa y un sinfín de instantáneas para tu deleite.



Repasamos algunas de las curiosidades y extras que puedes equipar en el BMW M3 Touring. Un wagon deportivo radical.



Un vistazo al Audi A3 allstreet, una versión 'crossover' del compacto para realizar alguna expedición fuera del asfalto.



Nos vamos hasta los Alpes para conducir el nuevo GR Yaris en tramos de montaña. Un deportivo con tracción integral y 280 CV.



Las características más destacables del nuevo Skoda Superb. Una berlina repleta de espacio y tecnología para toda la familia.



ENCUESTA

Los fabricantes ya no parecen tan seguros de invertir millones en coches eléctricos...

¿Qué te parece que den marcha atrás en sus planes?

88%

Lógico, es lo que marca el mercado.

6%

Mal, debemos mirar hacia el futuro.

6%

Me da igual.

PRÓXIMO NÚMERO

Gernot Döllner, el nuevo CEO de Audi, nos presenta en exclusiva una gran novedad de la marca de los cuatro aros. Como a día de hoy sigue siendo secreto, deberás esperar y comprar el siguiente número para descubrirla.

¡¡SORPRESA, SORPRESA!!

**EL VIERNES
30 DE AGOSTO,
EN TU KIOSCO**
Temas tan interesantes como estos...



El coche chino más salvaje

Probamos el espectacular MHero, un todoterreno eléctrico con cuatro motores y 1.088 CV!

FOTOS: FABRICANTE / AUTO BILD



¿La tecnología lo es todo?

Stellantis quiere revolucionar la industria del coche con estas tres tecnologías que llegan en 2024.

MG3 Hybrid. ¡Lo probamos!

Somos los primeros en conducir el híbrido más barato del mercado. ¿Merecerá la pena?



Staff

REDACCIÓN

REDACTOR JEFE ÁREA MOTOR David López

REDACTOR JEFE REVISTA Enrique Trillo

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Luis I. Guisado, Kike Ruiz, Hugo Valverde, Mario Herráez, Enrique León, Noelia López, Adrián Manco, Luis Meyer, Aarón Pérez, Rodrigo G. Vita, Sergio Ríos, Adrián Minton (social media editor)

DIRECTOR DE ARTE Abel Vaquero

MAQUETACIÓN Beatriz F. Pecci

EQUIPO DIRECTIVO EJECUTIVO

DIRECTOR GENERAL Manuel del Campo

DIRECTOR DE DESARROLLO DE PRODUCTO DIGITAL Miguel Castillo

DIRECTOR COMERCIAL Daniel Chamorro

DIRECTORA EDITORIAL Yvonna Blanco

EQUIPO COMERCIAL

DIRECTORA DE VENTAS Valle Santos

SALES MANAGER MOTOR Estel Paris

EQUIPO COMERCIAL Javier Abad, Sergio Fernández, Rafael Lázaro

SALES CONTROLLER Jessica Jaime

DIRECTORA OPERACIONES Y PROGRAMÁTICA Aitana Núñez

MARKETING

DIRECTORA DE MARKETING, CULTURA Y PERSONAS Marina Roch

SOCIAL MEDIA MANAGER Nerea Nieto

SOCIAL EDITOR Noelia Santiago

MARKETING ASSISTANT Andrea Gómez

ACCIONES ESPECIALES

DIRECTORA Susana Pardo

BUSINESS SOLUTIONS Susana Herreros, Lydia Rissal y Marina Cobo

VÍDEO

DIRECTOR DE VÍDEO Igoe Montes

DESARROLLO

DIRECTOR DE DESARROLLO Javier Domingo

SISTEMAS / IT

DIRECTOR DE SISTEMAS José Ángel González

ADMINISTRACIÓN Y CONTABILIDAD

JEFA DE CONTABILIDAD Y RRHH Pilar Sanz

BANCOS Y PROVEEDORES Cristina Nieto

DIRECCIONES Y CONTACTO

EDITA Axel Springer España, S.A.

axel springer

Edificio Talent Garden.
C/ Juan de Mariana, 15 28045 Madrid

CONTACTO REDACCIÓN
cartas.autobild@axelspringer.es

CONTACTO PUBLICIDAD
publicidadaxel@axelspringer.es

CONTACTO SUSCRIPCIONES
Tel. 915 140 600
suscripciones@axelspringer.es

CONTACTO MARKETING
Nerea Nieto (Social Media Manager), Andrea Gómez (Marketing Assistant) marketing@axelspringer.es

DISTRIBUCIÓN EN ESPAÑA, HISPANOAMÉRICA Y PORTUGAL
SGBL Tel. 916 576 900

TRANSPORTE
Boyaca. Tel. 917 478 800

IMPRESIÓN

ROTOCOBRI. Tel. 918 031 676
Printed in Spain - Depósito Legal M-47106-2005
Revista miembro de ARI
Difusión controlada por



axel springer

AUTO BILD SE PUBLICA EN 33 PAÍSES:
Alemania, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bulgaria, China, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, India, Indonesia, Letonia, Lituania, México, Montenegro, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, Serbia, Suiza, Tailandia, Turquía y Ucrania

AXEL SPRINGER ESPAÑA, SA
EDIFICIO TALENT GARDEN
C/ JUAN DE MARIANA, 15
28045 MADRID
TELÉFONO: (+34) 915 140 600

©2021 Axel Springer Auto Verlag GmbH. Queda prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio o en cualquier soporte de los contenidos de esta publicación sin el permiso previo y por escrito del editor.

IMPORTANTE (INFORMACIÓN LEGAL LOPD)

De acuerdo con lo establecido en la normativa sobre Protección de Datos de Carácter Personal, te informamos que tus datos serán tratados por Responsable del tratamiento Axel Springer España S.A. y que se utilizarán para (i) gestionar las consultas, análisis y opiniones que nos envíes, (ii) gestionar tu participación en el sorteo o concurso y el envío del premio, (iii) analizar los datos aportados en las encuestas que hayas completado voluntariamente (iv) y ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa o de terceros relacionados con los sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura, alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetería, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. Tus datos no serán cedidos a terceros, excepto cuando sean publicados en nuestra revista para dar a conocer la respuesta a tu consulta, tu opinión, análisis o la relación de ganadores del concurso, garantizando la transparencia.

Los datos personales proporcionados serán conservados hasta que sea necesario para cumplir con la finalidad descrita o hasta la retirada del consentimiento.

Podrás ejercitar tus derechos de acceso, rectificación, portabilidad, supresión, limitación del tratamiento, retirada del consentimiento y oposición mediante escrito a Axel Springer S.A., c/Juan de Mariana, 15, 28045 Madrid o correo electrónico a contacto.autobild@axelspringer.es.

NUEVA

OFERTA DE SUSCRIPCIÓN

12 números de la revista

**Auto
Bild**
ESPAÑA



Baliza V16 homologada **Hero Driver LED 2**

Un dispositivo que aumenta la seguridad en **situaciones de emergencia**.

Gracias a sus potentes **LEDs** y su **compacto tamaño** es una luz indispensable en tu vehículo.

Sustituye legalmente a tus viejos triángulos de emergencia y es mucho **más seguro y efectivo** que éstos.



TODO
POR SOLO
38€



Puedes suscribirte por cualquiera de estos canales

E-mail suscripciones@axelspringer.es **Teléfono:** 915 140 600,

Web: <http://store.axelspringer.es/motor/revistas-motor/auto-bild/suscripcion-auto-bild>

Cada suscriptor tendrá acceso gratuito a la edición digital de Auto Bild España en Kiosko y Mas. Accesible desde PC, smartphones y tablets, con sistemas Windows 8, iOS y Android

En cumplimiento de la normativa vigente en materia de Protección de Datos personales, te informamos de que los datos que nos proporciones serán tratados por el Responsable del Tratamiento Axel Springer España S.A. con objeto de (I) gestionar tu suscripción y (II) ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa o de terceros relacionados con los sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura, alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetes, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. La base legitimadora del tratamiento es ejecución del contrato para la finalidad (I) e interés legítimo para la finalidad (II). Tus datos no serán cedidos a terceros, salvo obligación legal. Tus datos serán conservados hasta cumplir con la finalidad. Podrás ejercer tus derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento y oposición mediante escrito a Axel Springer España, S.A. C/Juan de Mariana nº15, 28045 Madrid, o correo electrónico a cartas.autobild@axelspringer.es.

SKODA



Nuevo Škoda Kodiaq

Persigue lo que amas

Descubre el nuevo Škoda Kodiaq, un SUV de hasta 7 plazas con la última tecnología, mayor sensación de amplitud con su techo panorámico y un maletero de 910 litros con espacio para todo lo que te apasiona.

Ahora también disponible en versión híbrida enchufable con hasta 123 km de autonomía eléctrica, la mayor de su segmento. Porque cuando algo nos gusta de verdad, nada nos detiene.

Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Kodiaq Design combinado WLTP (l/100 km): 0,4-6,6 l/100 km, consumo de energía combinado WLTP (Wh/km): 17,5-18,8 Wh/km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 10-174 g/km.